

Тест-Драйв

АПРЕЛЬ 2019



Tesla Model Y • Citroen C5 Aircross • Seat Minimo • Volkswagen T-Roc R • Peugeot 208 • SsangYong Korando • Volkswagen T6 • Mercedes-Benz V-Class • Hyundai Sonata • Jaguar XE • Cadillac CT5 • Mercedes-Benz GLC Coupe • McLaren Senna GTR • Porsche Cayenne Coupe • Nissan Micra N-Sport • Toyota Corolla • Ford Focus Active • Kia Soul • Bentley Continental GTC • DS3 Crossback • Lamborghini Huracan Evo • Volkswagen T-Cross • Mitsubishi Outlander • Nissan X-Trail • Toyota RAV4 • Kia Rio • Peugeot 208 • Volkswagen Polo • Ford Mondeo • Opel Insignia • Skoda Superb

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



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

Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

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

ТЕСТ-ДРАЙВ

АВТОСАЛОН В ЖЕНЕВЕ SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO-2019: весенние премьеры



26

ТЕСТ-ДРАЙВ

CITROEN C5 AIRCROSS: авангард по-французски



34

КОНЦЕПТ-КАР

SEAT MINIMO: электромобиль для города



38

Премьера

VOLKSWAGEN T-ROC R: вседорожник с характеристиками купе



42

Премьера

PEUGEOT 208: повзрослевший



48

Премьера

SSANGYONG KORANDO: четвертое поколение



52

Премьера

VOLKSWAGEN T6: обновление



56

Премьера

MERCEDES-BENZ V-CLASS: обновление



60

Премьера

HYUNDAI SONATA: преображение



64

Премьера

JAGUAR XE: модернизация



68

Премьера

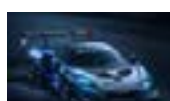
CADILLAC CT5: плод оптимизации



72

Премьера

MERCEDES-BENZ GLC COUPE: модернизация



78

Премьера

MCLAREN SENNA GTR: трековый экстремал



84

Премьера

PORSCHE CAYENNE COUPE: в спортивном стиле



90

Премьера

TESLA MODEL Y: массовый электромобиль в популярном формате



94

Дебютант
NISSAN MICRA N-SPORT:
обновление с прибавкой в мощности



100

Дебютант
TOYOTA COROLLA:
возвращение хэтчбэка



108

Дебютант
FORD FOCUS ACTIVE:
во вседорожном духе



116

Дебютант
KIA SOUL:
продолжение истории



122

Дебютант
BENTLEY CONTINENTAL GTC:
кабриолет для путешествий



130

Дебютант
DS3 CROSSBACK:
смена формата



136

Дебютант
LAMBORGHINI HURACAN EVO:
успешная эволюция



142

Дебютант
VOLKSWAGEN T-CROSS:
вседорожный брат Polo



148

Сравнительный тест-драйв
MITSUBISHI OUTLANDER, NISSAN X-TRAIL И
TOYOTA RAV4:
соревнование японских вседорожников



154

Сравнительный тест-драйв
KIA RIO, PEUGEOT 208 И VOLKSWAGEN POLO:
Разнообразный В-класс



160

Сравнительный тест-драйв
FORD MONDEO, OPEL INSIGNIA И SKODA
SUPERB: дизельный D-класс



166

Страницы истории
MINI:
юбилей массового британца

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

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



Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto-2019: весенние премьеры

У Швейцарии нет своей автопромышленности, но именно здесь проходит один из крупнейших автовыставок в мире – Женевский автосалон Salon International de l'Auto. Проводят его с 1905 года и нынешнее автошоу стало уже 89-ым по счету. Проходит она каждую весну и на этот раз ее проводят с 5 по 17 марта.

В 2019 году в огромных павильонах комплекса Palexpo площадью 106 тыс. кв. м выставили в общей сложности почти 1000 автомобилей от 70 разных производителей.

Правда, Ford, Hyundai, Jaguar и Land Rover не приехали на выставку.

Тем не менее, в Женеве состоялось более сотни мировых и европейских премьер. Как это заведено, все презентации прошли в первые два дня автосалона, отведенные для прессы и специалистов автомобильной отрасли.

Как ни странно, в этом году в на автошоу преобладали вседорожники, причем довольно-таки мощные. Сразу несколько автопроизводителей показали заряженные модели повышенной проходимости. Впро-

чем, хватало и спортивных купе, и инновационных электромобилей. И традиционно для Женевы к весне подготовили несколько ярких кабриолетов.

Также Женевский автосалон 2019 года отметился тематическими экспозициями к юбилеям автопроизводителей: 100-летием Bentley и Citroen, 110-летием Bugatti, 120-летием Fiat. Для посетителей также обустроили эко-павильон и организовали яркую шоу-программу с участием звезд автоспорта и шоу-бизнеса.

Alfa Romeo

Совсем скоро в линейке Alfa Romeo появится еще один вседорожник, а предваряет его концепт-кар Tonale. Автомобиль меньше по размерам, чем вседорожный Alfa Romeo Stelvio и отличается изящным дизайном. Сохранены и фирменные черты стиля марки вроде «клюва» радиаторной решетки и спрятанных в стойках крыши ручек задних дверей. Узкие фары и фонари – светодиодные, а 22-дюймовые диски напоминают барабан старого телефона. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенные высоким центральным тоннелем с ярко-красной подсветкой. Обод руля плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Известно, что серийная модель будет построена на платформе Jeep Renegade.



Alfa Romeo Tonale



Aston Martin

Британская марка привезла в Швейцарию сразу три концепт-кара. Купе Aston Martin AM-RB 003 намекает на появление в будущем улучшенного варианта модели Valkyrie. У него такой же силуэт со сдвинутым вперед салоном, хотя дизайн элегантнее и сдержаннее. Каплевидные фары являются светодиодными. В отделке салона использованы кожа и карбон. Руль выполнен в стиле Формулы-1, а показания приборов выведены на дисплей. Экраном мультимедийной системы служит смартфон. В отличие от трекового Valkyrie, AM-RB 003 лучше приспособлен для повседневного использования. К тому же, в гибридной установке вместо атмосферного V12 здесь установлен V6 с турбонаддувом.

Этим же двигателем оснащен и концепт-кар Aston Martin Vanquish Vision, однако он не является гибридом. Автомобиль очень напоминает AM-RB 003 по дизайну, но является более доступной его версией. Так, ку-



Aston Martin AM-RB 003



Aston Martin AM-RB 003

зовные панели у него не карбоновые, а из алюминиевых сплавов.

Lagonda All-Terrain – прототип роскошного внедорожника. У него выраженный клиновидный силуэт с высокой оконной линией. Широкая радиаторная решетка сочетается

с тоненькими светодиодными фарами. Оригинально выполнены двухсекционные двери: нижняя их часть открывается традиционно, а верхняя – поднимается. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным

тоннелем. Цифровая приборная панель размещена прямо на рулевом колесе. Внедорожник также оснастили автопилотом. Концепт-кар Lagonda All-Terrain является электромобилем, а его серийная версия должна дебютировать в 2022 году.



Aston Martin Lagonda All-Terrain





Aston Martin Vanquish Vision



Audi

Audi привезли в Женеву сразу два предсерийных электрических вседорожника. Более компактный Q4 e-tron поступит в производство с конца 2020 года. Он достигает 4,59 м в длину при колесной базе в 2,77 м и отличается строгим граненым дизайном с высокой оконной линией. Фирменная широкая фальшрадиаторная решетка сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В салоне обод руля плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Установлен и большой 12,3-дюймовый экран мультимедийной системы. В основе Audi Q4 e-tron лежит модульная платформа МЕВ, созданная специально для электромобилей. Передние колеса вращает 201-сильный электромотор, а задние – 100-сильный. Суммарных 301 л. с., хватает, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 6,3 с и развивать 180 км/ч. Аккумуляторная батарея на 82 кВт·ч позволяет проехать 450 км без подзарядки.

Audi e-tron Sportback станет серийным уже осенью. По сути, это купеобразная версия модели e-tron, которая уже продается. Автомобиль отличается более покатой линией крыши и заостренным задним спойлером, а также несколько иными бамперами. Два его электромотора суммарно развивают 402 л. с. и позволяют стартовать до 100 км/ч за 5,7 с. С аккумуляторной батареей на 95 кВт·ч запас хода превышает 400 км. Оснащение включает пневмоподвеску с изменяемым клиренсом.

А заряженный вседорожник Audi SQ5 обзавелся дизельной модификацией. Его 3,0-литровый V6 с электрическим нагнетателем развивает 347 л. с. и обладает крутящим моментом в 700 Нм. С 8-ступенчатой

Audi e-tron Sportback



Audi Q4 e-tron



автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 6,8 л/100 км в

смешанном цикле. Как и бензиновый Audi SQ5, дизельная версия получила обвес и 20-дюймовые диски, а в салоне установлены спортивные сиденья и руль.



Audi Q4 e-tron



Bentley

Bentley Bentayga получил новую заряженную версию Speed. Главная ее особенность – доработанный 6,0-литровый турбированный W12 с увеличенной до 635 л. с. мощностью. Теперь роскошный внедорожник стартует до 100 км/ч за 3,9 с и способен развить 306 км/ч. Узнать новый Bentley Bentayga Speed можно по тонированной оптике, черной решетке радиатора и обвесу. Также предусмотрены спойлер на крыше и 22-дюймовые диски. В салоне появились вставки из алькантары и карбона.



Bentley Bentayga Speed



BMW 7 Series

BMW

В Женеве ожидался дебют BMW X3 M и X4 M, однако их презентацию перенесли на автошоу в Шанхае. Показали же флагманский седан BMW 7 Series, который прошел основательное обновление. Фирменная решетка радиатора стала крупнее, а вот светодиодные фары, наоборот, чуть уже. У «семерки» также новые передние крылья и капот, а фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. В салоне появилась новая цифровая панель приборов, а базовую комплектацию пополнила беспроводная зарядка для смартфонов. Мощность 4,4-литрового V8 с турбонаддувом выросла до 530 л. с., а гибридной версии BMW 745e – до 390 л. с.





Bugatti La Voiture Noire

Bugatti

К 110-летию марки создали уникальный Bugatti La Voiture Noire. Он построен в единственном экземпляре и уже продан за 16,7 млн. евро бывшему руководителю концерна Volkswagen Фердинанду Пиху. Это

самый дорогой новый автомобиль в мире. Модель позиционируют, как духовного преемника легендарного купе Bugatti 57 SC Atlantic, и отдельные черты дизайна позаимствовали у него. Так, на крыше проходит характерный «шов», в духе 30-х годов вы-

полнена и радиаторная решетка, а выхлопных труб целых шесть. В основе La Voiture Noire лежит Bugatti Chiron, то есть он оснащен 8,0-литровым W16 с четырьмя турбинами мощностью 1500 л. с. и способен развить около 420 км/ч.



Bugatti La Voiture Noire

Citroen

Citroen посвятили экспозицию в Женеве своему 100-летию. На стенде показали Ami One – концептуальный городской автомобиль длиной 2,5 м и шириной 1,5 м. Весит он всего 425 кг. У него оригинальный дизайн со сдвижной тканевой крышей и дверями, открывающимися в разные стороны. Классическая решетка радиатора с логотипом марки сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Специальное прило-

жение для смартфона позволяет брать автомобиль на прокат или в лизинг, а также открывать его без ключа. Внутри показания приборов выведены на дисплей, а руль приплюснут сверху и снизу. Вместо перчаточного ящика – ниша для небольшого чемодана или сумки. Электромотор позволяет разогнаться 45 км/ч, а по французским законам таким автомобилем можно управлять без прав. Дальность пробега составляет 100 км, а зарядить батарею можно всего за 2 часа.



Citroen Ami One



Ferrari F8 Tributo



Ferrari

Новый Ferrari F8 Tributo пришел на смену модели 488 GTB. Купе очень схоже по дизайну с предшественником и сохраняет знакомый элегантный силуэт. Вместе с тем, можно заметить новые светодиодные фары, заостренный «нос» и четыре круглых фонаря. Массу автомобиля уменьшили на 40 кг

(до 1330 кг), а прижимная сила увеличена на 15%. Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон. На рулевое колесо вынесены кнопки запуска двигателя, управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. Знакомый 3,9-литровый V8 с двумя турбинами доработан и теперь выдает 720 л. с. и 770 Н·м. С 7-ступенчатой

роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость равна 340 км/ч. Обязательными являются электронный дифференциал повышенного трения, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза. Цена Ferrari F8 Tributo – от 230 тыс. евро.

Ferrari F8 Tributo



Fiat

Концепт-кар Fiat Centoventi посвящен 120-летию итальянской марки. Он показывает, каким может быть новый Fiat Panda. Это небольшой городской автомобиль с высоким капотом и колесами, разнесенными по углам кузова. Для удобства посадки и высадки двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Программа персонализации позволяет

выбирать цвет крыши, бамперов, колесных дисков и накладок на боковины. В салоне на передней панели установлен 20-дюймовый дисплей, на который выведены показания приборов и данные мультимедийной системы. Fiat Centoventi – электромобиль, а его аккумуляторная батарея модульная и состоит из нескольких съемных блоков. Таким образом можно создавать версии с запасом хода от 100 до 500 км.



Fiat Centoventi





Honda e

Honda

Инженеры Honda уже давно работают над городским электромобилем и он должен поступить в производство с конца нынешнего года. Пока же в Женеву привезли уже второй его прототип – Honda e. Хэтчбек с виду очень напоминает Honda Civic первого поколения благодаря характерному профилю и круглым фарами. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. В салоне традиционное японское дерево сочетается с тремя крупными дисплеями на передней панели. Характеристики серийной модели пока держат в секрете. Известно только, что дальность пробега превысит 200 км, а зарядить электромобиль Honda на 80% можно будет за 30 минут.



Italdesign DaVinci

Italdesign

Кузовное ателье Italdesign решило отметить 500-летие с дня смерти Леонардо да Винчи. Концепт-кар DaVinci – утонченное четырехместное туристическое купе. У него вытянутый силуэт с заостренным «носом» и раскосыми светодиодными фарами. Двери автомобиля поднимаются вверх. Во внутренней отделке сочетаются замша и полированный алюминий. Помимо цифровой панели приборов в салоне предусмотрены еще два дисплея. Italdesign DaVinci представили в двух вариантах – с 4,0-литровым турбированным V8 и электрической силовой установкой.



Kia

Kia Imagine – концептуальный электрокар корейской марки, сочетающий в себе черты седана и внедорожника. У него стремительный силуэт с покатой формой крыши и высокой оконной линией. Подчеркивают профиль большие 22-дюймовые колесные диски. Весьма необычно решена светодиодная передняя оптика. Задние двери открываются против движения, а центральные стойки крыши отсутствуют. В салоне очень сюрреалистично выглядит передняя панель, на которой установили 21 небольшой жидкокристаллический дисплей. Руль напоминает авиационный штурвал. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры.

Гибрид Kia Niro прошел небольшое обновление. У него новые бамперы, оптика и решетка радиатора. В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях предусмотрены новая цифровая панель приборов и 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Среди опций также появилась система полуавтономного движения.

Kia Imagine



Kia Niro



Koenigsegg

Koenigsegg Jesko – представитель следующего поколения спортивных моделей шведской марки. В основе купе лежит новый карбоновый монокок. Jesko сохраняет знакомый дизайн Koenigsegg с выраженным «носом» и поднимающимися вверх дверьми, но стал чуть длиннее предшественника. Кроме того, у него развита аэродинамика: выраженные передний спойлер, киль на крыше и большое заднее антикрыло. Суммарно они обеспечивают 1400 кг прижимной силы на скорости свыше 400 км/ч. В отделке салона сочетаются карбон и алькантара,

Koenigsegg Jesko



а приборной панелью служит небольшой дисплей. Доработанный 5,0-литровый V8 оснащен двумя турбинами и электрическим компрессором. При работе на бензине он развивает 1280 л. с., а на этаноле – 1600 л. с. В паре с ним работает новая 9-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Ожидается, что Koenigsegg Jesko сможет достичь 480 км/ч. Всего выпустят 125 автомобилей по цене в 3 млн. долларов.



Koenigsegg Jesko



Lamborghini Huracan Evo Spider

Lamborghini

Вслед за купе Lamborghini Huracan обновление прошел и кабриолет, получивший обозначение Evo Spider. У него новый дизайн передней части и небольшое антикрыло сзади. В салоне заменена цифровая панель приборов и появился 8,4-дюймовый сенсорный дисплей. Мощность 5,2-литрового V10 подняли до 640 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость составляет 325 км/ч. Впервые кабриолет Lamborghini Huracan оснастили управляемыми задними колесами.



Версия с мягкой крышей появилась и у экстремального Lamborghini Aventador SVJ. Как и купе, он оснащен 6,5-литровым 770-сильным V12 и способен разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с и развить скорость свыше 350 км/ч. Кабриолет оснащен адаптивными амортизаторами и управляемыми задними колесами. От стандартной модели он отличается измененной передней частью, аэродинамическим обвесом и огромным антикрылом. Также Aventador SVJ Roadster облегчен на 50 кг. В отделке салона преобладает алькантара, а дверные ручки заменены петлями. Всего выпускают 800 кабриолетов по цене в 387 тыс. евро.



Lamborghini Aventador SVJ Roadster



Mazda

Вседорожник Mazda CX-30 в линейке марки займет нишу между моделями CX-3 и CX-5. Он достигает 4395 мм в длину при колесной базе в 2655 мм и построен на платформе хэтчбека Mazda 3. Внешний вид выдержан в традиционной фирменной стилистике, то есть широкая решетка радиато-

ра в виде улыбки сочетается с раскосыми фарами. У Mazda CX-30 длинный капот и выраженный пластиковый вседорожный обвес. В салоне передняя панель напоминает по форме крыло самолета, а среди приборов центральное место занимает большой спидометр. У всех версий есть 8,8-дюймовый сенсорный экран мультиме-

дийной системы. Объем багажника равен 430 л. Ожидается, что Mazda CX-30 будут оснащать бензиновыми 2,0-литровыми двигателями мощностью 122 и 180 л. с., дополненными небольшой гибридной установкой, а также 1,8-литровым 116-сильным турбодизелем. Полноприводные версии получат систему векторизации тяги.



Mazda CX-30





Mercedes-Benz CLA Shooting Brake

Mercedes-Benz

К седану Mercedes-Benz CLA второго поколения присоединился универсал Shooting Brake. Он сохранил характерный стремительный профиль с аркообразной формой крыши, а его широкая решетка радиатора по-прежнему украшена большой трехлучевой звездой. Светодиодная оптика пополнила начальную комплектацию, как и камера заднего вида и система автоматического торможения. Длина выросла до 4688 мм, а колесная база – до 2729 мм, что сделало салон просторнее. Объем багажника вырос до 505 л. На передней панели теперь соседствуют два 10,25-дюймовых дисплея – цифровая панель приборов и экран мультимедиа. На первых порах предложат только версию с 2,0-литровым 225-сильным бензиновым турбомотором, хотя позже также появятся 1,3-литровые двигатели с турбонаддувом и

2,0-литровые турбодизели. Привод может быть передним или полным, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы. Цена универсала – от 33 тыс. евро.

Концепт-кар Mercedes-Benz EQV намекает на скорое появление электрифицированного V-Class. Его мотор мощностью 204 л. с. позволяет развивать 160 км/ч, а литий-ионная аккумуляторная батарея на 100 кВт·ч дает возможность проехать 400 км без подзарядки. Микроавтобус отличается от стандартной модели другим оформлением передней части в стиле вседорожника EQ. У него светодиодная оптика и 19-дюймовые колесные диски. В отделке салона использованы кожа и алькантара.

Вседорожник Mercedes-Benz GLC немного обновлен. Новые светодиодные фары, измененные решетка радиатора и капот сделали его более похожим на старшего

брата GLE. Впервые в качестве опций предложены цифровая панель приборов и 10,25-дюймовый сенсорный дисплей, можно выбрать и систему полуавтономного движения. Мощность 2,0-литрового турбомотора в версии GLC300 выросла до 258 л. с., появились и новые турбодизели такого же объема, развивающие 190 и 240 л. с.

У экстремального трекового купе Mercedes-AMG GT R появился собрат с мягкой тканевой крышей. Его 4,0-литровый V8 с двойным турбонаддувом развивает те же 585 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,6 с и развивать 317 км/ч. Задние колеса являются управляемыми. Отличить автомобиль от стандартного кабриолета Mercedes-AMG GT можно по аэродинамическому обвесу и огромному антикрылу. Всего выпустят только 750 этих автомобилей по цене в 159 тыс. долларов.



Mercedes-Benz EQV



Mercedes-Benz GLC



Mercedes-AMG GT R Roadster



Mitsubishi

Концепт-кар Mitsubishi Engelberg намекает, каким может стать новый Outlander. У него мускулистый дизайн с рельефными боковинами и расширенными колесными арками. «Двухэтажная» светодиодная оптика Engelberg сочетается с широкой решеткой радиатора. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а на крыше установлен багажник с функцией дистанционного открытия с пульта. Вместо зеркал заднего вида – камеры. В салоне показания приборов выведены на дисплей, еще два экрана установлены на центральной панели (один из них заменяет клавиши климат-контроля). На трех рядах сидений поместятся шесть человек. Гибридная силовая установка состоит из 2,4-литровой бензиновой «четверки» и электромотора. До 70 км Mitsubishi Engelberg может проехать на электротяге.

Вседорожник Mitsubishi ASX прошел модернизацию уже в третий раз. Его хромированная решетка радиатора и новые стреловидные фары выдержаны в духе старшего брата Eclipse Sport. Также заменены фонари и бамперы. Оптика теперь может быть и полностью светодиодной. В салоне появился новый 8,0-дюймовый сенсорный экран и освежены переключатели на центральной панели, а список опций расширила система автоматического торможения. Как и ранее, Mitsubishi ASX доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (150 л. с.) и 2,4 л (167 л. с.).



Mitsubishi Engelberg



Mitsubishi ASX



Nissan

В Nissan уже давно работают над электрическим вседорожником на базе Leaf, а концепт-кар IMQ намекает, как может выглядеть такая модель. Автомобиль длиной 4,5 м и шириной почти 2 м выглядит весьма

стремительно благодаря аркообразной форме крыши и высокой оконной линии. У него выраженный «нос» и стреловидные светодиодные фары. Двери выполнены распашными, а центральные стойки отсутствуют. В салоне установлены четыре отдельных спортивных кресла, разделенных

высокой консолью. Руль напоминает штурвал самолета, а на большую часть передней панели растянут дисплей. Полноприводной электромобиль Nissan оснащен мотором, развивающим 340 л. с. и 700 Н·м крутящего момента. Питает его электроэнергией бензиновый мотор-генератор.

Nissan IMQ



Peugeot

В Женеве дебютировал новый Peugeot 208. Хэтчбек стал легче на 30 кг, а его дизайн стал выразительнее. Особенно обращает на себя внимание передняя часть с увели-

ченной решеткой радиатора и оригинальными ходовыми огнями. Фонари соединены черным молдингом, а в более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Салон по-прежнему выдержан в стилистике i-Cockpit, то есть руль небольшой, а прибор-

ная панель расположена непривычно высоко. Но теперь показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен сенсорный экран с диагональю до 10 дюймов. Перечень опций дополнили парковочный автопилот, системы полуавто-



Peugeot 208



номного движения и распознавания дорожных знаков. На первых порах предложат бензиновые двигатели объемом 1,2 л (75, 100 и 130 л. с.), а также 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Показали 136-сильный электромобиль Peugeot e-208, способный разогнаться до 100 км/ч за 8,1 с и проехать 340 км без подзарядки.

У Peugeot 508 через год появится мощная гибридная версия, а предваряет ее концепт-кар Sport Engineered. Его передние колеса приводят в движение 1,6-литровый 200-сильный турбодвигатель и 107-сильный электромотор, а задние – электромотор на 201 л. с. Суммарно получается 400 л. с. и 500 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость – 250 км/ч. Новый Peugeot 508 Sport Engineered узнается по расширенным колесным аркам, 20-дюймовым литым дискам и салатовым вставкам в переднем бампере. В салоне появились спортивные кресла и карбоновые вставки.



Peugeot 508 Sport Engineered



Pininfarina

Знаменитое итальянское кузовное ателье решило выпускать автомобили под собственной маркой и его первенцем станет купе Pininfarina Battista. Электромобиль привлекает изящным дизайном с изогнутой крышей и сдвинутым вперед салоном. Сзади обращают на себя внимание фонари, размещенные на регулируемом антикрыле. Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон, причем у водителя и пассажира кресла разного цвета. Комбинация приборов состоит из одного маленького дисплея и двух больших. Но электромобиль, прежде всего, поражает не дизайном, а характеристиками. На каждое его колесо приходится по мотору, которые суммарно развивают 1900 л. с. и 2300 Нм. Разгон до 100 км/ч занимает менее 2 с, а до 300 км/ч – 12 с. Максимальная скорость превышает 350 км/ч. Запас хода составляет 450 км благодаря литий-ионной батарее на 120 кВтч. Всего выпустят 150 Pininfarina Battista по цене 2,2 млн. долларов.



Pininfarina Battista



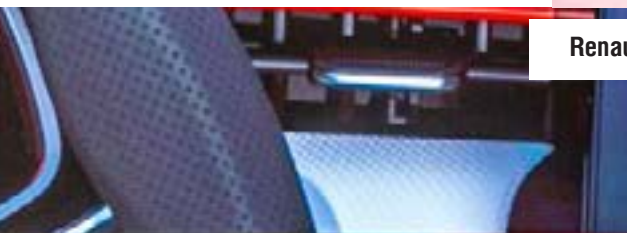
Renault

Главной новинкой французской марки стал новый Renault Clio пятого поколения. Хэтчбэк стал немного компактнее (4048 мм в длину), но шире (1798 мм). Он сохранил элегантный стиль предшественника, а ручки задних дверей по-прежнему спрятаны в стойках крыши. Однако решетка радиатора стала крупнее и напоминает улыбку, а фары теперь светодиодные и дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями. В салоне появились цифровая панель приборов и большой 9,3-дюймовый сенсорный дисплей. На втором ряду стало больше места для ног, а объем багажника вырос до 391 л. Линейку пополнила дорогая версия Initiale Paris с кожаным салоном. Renault Clio получит бензиновые моторы объемом 1,0 л (75 и 100 л. с.) и 1,3 л (130 л. с.), а также 1,5-литровый турбодизель на 85 л. с. Через год появится гибридная версия. На выбор предложат 5-ступенчатую механическую трансмиссию и 6-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Цена Clio – от 12 500 евро, а позже покажут и универсал.

Младший Renault Twingo прошел небольшое обновление. У него новые решетка радиатора, оптика и задний бампер, а за доплату теперь предложены светодиодные фары. В салоне несколько изменена передняя панель, а в качестве опции теперь доступен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Начальный 1,0-литровый двигатель теперь развивает 75 л. с., а 0,9-литровый турбомотор – 95 л. с.



Renault Twingo



Renault Clio





Seat Cupra Formentor



Seat

Seat решил выделить спортивное подразделение Cupra в отдельную марку. Причем, выпускать будут не только заряженные версии различных Seat, но и собственные модели. Первенцем станет вседорожное купе Cupra Formentor и в Женеве дебютировала его предсерийная версия. У него выразительный мускулистый дизайн с покатым формой крыши и расширенными крыльями. Трапециевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В отделке салона использо-

ваны кожа и карбон, а на первом ряду установлены спортивные ковшеобразные кресла. Показания приборов выведены на экран, предусмотрен и 10-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Гибридная силовая установка развивает 245 л. с., а 50 км Cupra Formentor способен проехать на электротяге. Серийная модель появится в 2020 году.

Первый электромобиль Seat также представят через год, а пока презентовали его концептуальный вариант El-Born. Он построен на модульной платформе для электромобилей MEB, а его близким родственником

является Volkswagen I.D. Хэтчбек привлекает внимание однообъемным дизайном с выраженным «носом» и стреловидными светодиодными фарами. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером. В салоне преобладают рубленые поверхности. Установлены цифровая панель приборов и большой сенсорный экран планшетного типа. Оснащение включает систему полуавтономного вождения. Электромотором на 204 л. с. позволяет разогнаться до 100 км/ч за 7,5 с, а аккумуляторная батарея на 62 кВт·ч обеспечивает запас хода в 420 км.



Seat El-Born





Skoda Kamiq



Skoda

Skoda Kamiq – самый компактный вседорожник чешской марки. Автомобиль достигает 4241 мм в длину при колесной базе в 2651 мм и выделяется благодаря самобытному граненому дизайну. Особенно необычно выглядит передняя часть с фирменной широкой решеткой радиатора и «двухэтажной» оптикой. В салоне часть деталей позаимствованы у хэтчбэка Scala. В более дорогих версиях установлены цифровая панель приборов, 9,2-дюймовый сенсорный дисплей и спортивные сиденья. Объем багажника

составляет 400 л. Среди опций есть Wi-Fi, парковочный автопилот, система автоматического торможения. На выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 1,6-литровый 115-сильный турбодизель. Позже появится гибридная модификация. Цена Skoda Kamiq составит примерно 15 тыс. евро в базовой версии.

Концепт-кар Vision iV предваряет первый электромобиль Skoda, который появится уже через год. Уже известно, что это будет яркое вседорожное купе. У него аркообразная линия крыши, профилированные боко-

вины и заостренная задняя часть. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Во внутренней отделке сочетаются кожа и сукно. Показания приборов выведены на экран, еще один дисплей крепится к центральной панели. На каждой оси Skoda Vision iV установлено по электромотору, а суммарно они развивают 306 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Аккумуляторная батарея на 78 кВт·ч обеспечивает дальность пробега в 500 км, а зарядить ее на 80% можно за полчаса.



Skoda Vision iV



SsangYong

В Женеве показали новый SsangYong Korando четвертого поколения. Вседорожник подрос до 4440 мм в длину при колесной базе в 2675 мм и серьезно изменился внешне. Длинный капот, малые углы наклона стоек крыши и расширенные крылья роднят автомобиль с младшим братом Tivoli. В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях теперь установлены цифровая приборная панель и 9,2-дюймовый сенсорный дисплей. Korando стал просторнее внутри, а объем багажника увеличен до 551 л. В базовой версии теперь 7 подушек безопасности, а за доплату предлагают системы автоматического торможения и определения усталости водителя. Вседорожник получил новые двигатели – 1,5-литровый 163-сильный турбомотор и 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. Позже обещают представить электромобиль SsangYong Korando. Цена автомобиля – от 19 600 долларов.



SsangYong Korando



Subaru

Subaru готовят небольшой вседорожник классом ниже, чем Forester. Его предвестником стал Viziv Adrenaline. Компактный автомобиль отличается мускулистым дизайном с расширенными крыльями и профилированными боковинами. У него длинный капот и покатая линия крыши. Знакомая

решетка радиатора Subaru сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Свесы кузова короткие, также обращает на себя внимание черный защитный обвес. Задние двери короче передних и открываются против движения. Зеркала заднего вида заменены камерами, а в крыше предусмотрены две прозрачные секции.



Subaru Viziv Adrenaline





Volkswagen I.D. Buggy

Volkswagen

Volkswagen продолжает экспериментировать с электромобилями на модульной платформе MEB. Новейший концепт-кар – молодежный I.D. Buggy. Его внешний вид выполнен в стиле пляжных багги 60-х, то есть свесы кузова короткие, двери отсутствуют и предусмотрены дуги безопасности. Вместе с тем, круглые фары светодиодные. Автомобиль достигает 4064 мм в длину при колесной базе в 2650 мм, а его клиренс – 240 мм. Салон получился очень лаконичным: показания приборов выведены на миниатюрный дисплей, а кнопки и переключатели отсутствуют. Материалы отделки – водоотталкивающие. Электромотор мощностью 201 л. с. разгоняет Volkswagen I.D. Buggy до 100 км/ч за 7,2 с. Конструкция также позволяет установить еще один мотор и сделать багги полноприводным. Аккумуляторная батарея на 62 кВт·ч обеспечивает запас хода в 250 км.

Седан и универсал Volkswagen Passat прошли плановое обновление. Узнать их можно по новой решетке радиатора, изме-



Volkswagen Passat





Volkswagen T6

ненной оптикой и увеличенному переднему воздухозаборнику. Фары теперь светодиодные в базовой версии. В салоне установлена новая цифровая панель приборов, а диагональ сенсорного дисплея теперь может достигать 9,2 дюймов. У всех Passat теперь есть Wi-Fi, а список опций пополнила система полуавтономного движения. Впервые предложен 1,5-литровый 150-сильный турбомотор, а мощность 2,0-литровых «четверок» подняли до 190 и 272 л. с. Гибридный 218-сильный Passat GTE теперь способен проехать 55 км на электротяге.

Обновлены и микроавтобусы «семейства» Volkswagen T6. Они получили широкую решетку радиатора в стиле внедорожника Touareg и новые фары, которые могут быть светодиодными. Впервые для T6 предложены цифровая панель приборов и большой 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Список опций также пополнили Wi-Fi, парковочный автопилот и система соблюдения полосы движения. Вне оснащают 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 102, 150 или 204 л. с. Впервые представили электрическую 112-сильную версию с аккумуляторной батареей на 77,6 кВт·ч, способную проехать 400 км без подзарядки.



Компактный внедорожник Volkswagen T-Roc получил заряженную R-версию. Ее 2,0-литровый 300-сильный турбомотор позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4,9 с и развивать 250 км/ч. У T-Roc R также пере-

настроены ходовая и рулевое управление. Узнать внедорожник можно по измененной решетке радиатора, обвесу и расширенным крыльям. В салоне установлены спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу.



Volkswagen T-Roc R



Volvo Polestar 2

Volvo

Polestar 2 – первый электромобиль Volvo, который поступит в продажу уже в этом году по цене от 39 900 евро. Это седан с угловатым дизайном в стиле концепт-кара Volvo 40.2. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами, а фонари растянуты на всю ширину кузова. В салоне показания приборов выводятся на дисплей, а большую часть центральной панели занимает крупный 11-дюймовый сенсорный экран. На каждой оси Polestar 2 установлено по электромотору, а суммарно они развивают 408 л. с. и 660 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает менее 5 с, а литий-ионная аккумуляторная батарея на 78 кВт·ч дает возможность проехать 500 км без подзарядки. Оснащение включает адаптивные амортизаторы и 20-дюймовые кованые диски.





Citroen C5 Aircross

авангард по-французски





В линейке Citroen долгое время не было вседорожников, однако в последнее время французский производитель порадовал сразу несколькими моделями повышенной проходимости. В прошлом году появился компактный Citroen C3 Aircross, а теперь до Украины добрался его старший брат C5 Aircross. Он известен еще с 2017 года, но первое время был доступен только в Китае и даже во Франции его не предлагали.

Новый Citroen C5 Aircross сразу привлекает к себе внимание, ведь выглядит авангардно и нестандартно. Автомобиль внешне

практически не отличается от предсерийного концепт-кара. У него высокий капот, слегка раздутые боковины и оригинальная изогнутая линия крыши. Сразу обращают на себя внимание «двухэтажная» оптика и большой логотип французской марки на «носу». Кстати, фары в тестируемой версии полностью светодиодные. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками Airbump с заполненными воздухом камерами. Профиль подчеркивает хромированная окантовка окон. Задние стойки окрашены в черный цвет, что создает эффект панорамного стекла. Пятая дверь

прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены крупные фонари. Автомобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски и ярких вставок на Airbump.

Автомобиль построен на модульной платформе EMP2, как Peugeot 3008 и 5008. При длине 4500 мм у него очень большая колесная база – 2730 мм. Тестируемый автомобиль весит 1540 кг. Комплектация Shine включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

Во внутренней отделке наряду с кожей также присутствует сукно, а на рулевом колесе и передней панели присутствуют



черные лакированные вставки. Очень нестандартно выглядит изогнутый селектор трансмиссии в виде джойстика. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменить.

Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, а часть их – также сенсорные. Ниже находятся клавиша запуска двигателя и ниша с беспроводной зарядкой для смартфона. У автомобиля вместительный перчаточный ящик и немалые карманы в дверях.

Рулевая колонка Citroen C5 Aircross регулируется по высоте и вылету, а передние кресла в тестовом автомобиле оснащены электроприводом. Они очень мягкие и комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину. Предусмотрены подогрев и даже функция массажа. Высокая посадка, крупные зеркала и большая площадь остекления обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Пара подлокотников прячут бокс для мелкой поклажи. Кстати, стояночный тормоз – электромеханический.

На втором ряду места для ног и над головой более, чем достаточно, по меркам класса. Здесь установлены три отдельных кресла с изменяемым углом наклона спинок и индивидуальной горизонтальной регули-









ровкой (они сдвигаются назад на 150 мм). В зависимости от их положения объем багажника составляет 550-690 л, а со сложенными креслами он возрастает до 1600 л. Пятая дверь дополнена электроприводом с сенсорным открытием.

В версии Shine комплектация Citroën C5 Aircross весьма богатая: система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, панорамная крыша, датчики дождя и света, парктроник, камера заднего вида, круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за «слепыми» зонами. Также установлен видеорегистратор, автоматически сохраняющий записи при ДТП.

Citroën C5 Aircross оснащен 2,0-литровым



180-сильным турбодизелем. Он тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь приличные 400 Н·м крутящего момента достигаются при 2000 об/мин. Он не очень громкий и работает без вибраций. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость составляет 211 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а в загородном – 6,1 л/100 км. Также в нашей стране предложены 1,6-литровый 165-сильный турбомотор и 1,5-литровый турбодизель на 150 л. с.

Пока вседорожник предлагают только в переднеприводном исполнении, а полный привод будет у заряжаемого гибрида, который появится у нас в 2020 году. Зато есть система Grip control с режимами для песка, грязи и снега. Предусмотрена и технология помощи на крутом спуске. Клиренс равен 180 мм.

Ходовая Citroen C5 Aircross настроена на комфорт. Его амортизаторы дополнены технологией Progressive Hydraulic Cushions (PHC) – амортизаторам со встроенными гидравлическими упорами сверху и снизу. Благодаря им выбоины поглощаются гораздо более плавно – получается своего рода бюджетный аналог пневмоподвески. Прав-



да, на лежащих полицейских чувствуются толчки. Интересно, что вседорожник не слишком кренится в поворотах. Его руль очень легкий, хотя немного больше обратной связи не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Шумо-

изоляция качественно выполнена, а стекла у C5 Aircross с двойной ламинацией, поэтому в салоне тихо.

Новый Citroen C5 Aircross в Украине стоит от 703 100 гривен. Версия Shine с 2,0-литровым турбодизелем стоит 853 400 гривен.

Технические характеристики Citroen C5 Aircross

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1540/2110
Длина/ширина/высота, мм	4500/1869/1689
Колесная база, мм	2730
Колея передняя/задняя, мм	1579/1608
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника мин/макс, л	550/1600
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	ДТ/53
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/65 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4
Максимальная скорость, км/ч	211
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	6,8
Загородный цикл	6,1
смешанный цикл	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Украине, гривен	853 400
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000



Seat Minimo



электромобиль для города



Инженеры Seat уже ведут разработку первого серийного электромобиля и он появится уже в 2020 году. Пока же на Всемирном мобильном конгрессе в Барселоне показали оригинальный концепт-кар Minimo.

Новый Seat Minimo – компактный автомобиль для города. Он достигает всего 2500 мм в длину и 1240 мм в ширину. Это небольшая капсула с открытыми передними колесами (они 17-дюймовые, кстати) и скромными крыльями мотоциклетного типа. Единственная крупная фара также выполнена в стиле мотоциклов. К слову, вся оптика электро-

мобиля – светодиодная. Но, пожалуй, самой интересной чертой Seat Minimo являются поднимающиеся вверх «гилютинные» двери. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены скромные фонари.

Автомобиль является двухместным, а поскольку салон узкий, то пассажир сидит за водителем. Внутренняя отделка разбавлена серебристыми и ярко-оранжевыми вставками. На руль с плоским ободом вынесены многочисленные клавиши и переключатели, а вот на передней панели кнопок нет. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Также Seat

Minimo позволяет подключить смартфон, что дает доступ к ряду функций вроде спутниковой навигации. Багажником служит специальный ящик, выдвигающийся из заднего бампера.

Электромотор разгоняет Seat Minimo до 90 км/ч. Впрочем, есть специальный режим для водителей в возрасте 16-18 лет, когда скорость ограничена на отметке в 45 км/ч. Аккумуляторная батарея обеспечивает относительно небольшой запас хода – 100 км, но зато предусмотрена возможность ее быстрой замены всего за 10 минут.





Volkswagen

A blue Volkswagen SUV is shown from a front-three-quarter view, driving on a road. The background features a modern building with a curved, glass facade and a large, illuminated archway. The scene is captured with a motion blur effect, suggesting speed.

Вседорожник с характер

n T-Roc R



ОИСТИКАМИ купе



Компактный вседорожник Volkswagen T-Roc оказался довольно успешным: с конца 2017 года уже выпущено свыше 200 тыс. машин. Вскоре в линейке модели произойдет пополнение – появится заряженный Volkswagen T-Roc R. Пока же к Женевскому автосалону подготовили его предсерийный концепт-кар.

Новый Volkswagen T-Roc R получил 2,0-литровый бензиновый турбомотор от Golf R. Он развивает 300 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 400 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Такая динамика возможна благо-

даря технологии Launch control, которая борется с пробуксовкой при резком старте.

Естественно, T-Roc R доступен только в полноприводном исполнении. Его подвеска и рулевое управление перенастроены, а клиренс уменьшен. Также предусмотрены огромные тормозные диски диаметром 430 мм.





Узнать новый Volkswagen T-Roc R можно по особой решетке радиатора и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. Также предусмотрены аэродинамический обвес и спойлер на крыше, а колесные арки немного расширены. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а серийная модель получит в качестве опции

и 19-дюймовые колеса.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и ткань, разбавленные ярко-синими вставками под цвет кузова. Рулевое колесо выполнено плоским снизу, а приборная панель является цифровой. На педалях и порогах появились металлические накладки. Предусмотрен и 8,0-дюймовый сенсорный экран

мультимедийной системы. Также установлены спортивные сиденья с выраженной боковой поддержкой.

Новый Volkswagen T-Roc R поступит в продажу с конца года. Известно, что его стоимость составит около 40 тыс. евро.



Peugeot 208

повзрослевший









Долгое время смена поколений у моделей Peugeot сопровождалась изменением цифрового обозначения. Однако в последнее время ситуация изменилась: новые Peugeot 308 и 508 сохранили прежние индексы, а теперь к этому тренду присоединился и Peugeot 208.

Впрочем, несмотря на знакомое название, новый Peugeot 208 пережил радикальные перемены. Он построен на современной платформе CMP, позволившей уменьшить массу на 30 кг. Хорошо проработана аэродинамика, а дизайн и вовсе преобразился. Передняя часть выглядит ярче благодаря широкой решетке радиатора, продолговатым фарам и оригинальным ходовым огням в духе старшего Peugeot 508. Капот стал чуть длиннее, а фонари теперь соединены черной вставкой. В более дорогих версиях оптика

полностью светодиодная, колесные арки расширены, предусмотрены большой спойлер на крыше и 17-дюймовые легкосплавные диски.

Салон 208 по-прежнему решен в фирменной стилистике Peugeot i-Cockpit, то есть у него компактное рулевое колесо и непривычно высоко размещена комбинация приборов. Однако приборная панель теперь цифровая, а стандартным является сенсорный дисплей мультимедийной системы (в зависимости от уровня комплектации его диагональ – 5, 7 или 10 дюймов). В отделке присутствуют черные лакированные накладки и многочисленные вставки «под карбон».

Существенно расширен перечень доступных опций. Новый Peugeot 208 может быть оснащен парковочным автопилотом, системами полуавтономного движения, распоз-

навания дорожных знаков и определения усталости водителя.

На выбор предложат 1,2-литровые бензиновые двигатели мощностью 75, 100 и 130 л. с. (последние два – с турбонаддувом) и 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Самым же мощным до появления заряженного 208 GTi станет электромобиль Peugeot e-208. Его 136-сильный мотор позволит разогнаться до 100 км/ч за 8,1 с, а аккумуляторная батарея на 50 кВт·ч обеспечит запас хода в 340 км. Зарядка от домашней электросети займет 8 часов, а от быстрой станции – 30 минут.

Премьера Peugeot 208 состоялась на Женевском автосалоне, а его продажи в Европе стартуют с лета по цене примерно от 12 тыс. евро.





SsangYon



g Korando

четвертое поколение



SsangYong Korando – одна из самых важных моделей для корейской марки. В 1983 году внедорожник дебютировал как лицензионная копия Jeep Wrangler, однако постепенно перешел от рамного внедорожника до модели с несущим кузовом. Нынешнее поколение Korando выпускают с 2010 года, но уже в марте на Женевском автосалоне дебютировало его четвертое поколение.

Новый SsangYong Korando подрос до 4440 мм в длину и 1860 мм в ширину при колесной базе в 2675 мм. Он радикально изменился внешне и стал похож на своих собратьев Tivoli и Rexton. У внедорожника теперь длинный капот и выраженные крылья, а боковины стали более профилированными. Оконная линия понижена, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Узкая ре-

шетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами и большим воздухозаборником в бампере. На крыше увеличен спойлер, а крупные фонари соединены изогнутым молдингом.

В салоне улучшены материалы отделки, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена обволакивающей, а практически на всю ее ширину растянута вентиляционная дефлекторы. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен большой 9,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. SsangYong Korando стал просторнее, а объем его багажника вырос до 551 л.

Отныне у всех Korando 7 подушек безопасности, а перечень опций пополнили

адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля усталости водителя и соблюдения полосы движения.

SsangYong Korando получил абсолютно новые двигатели. Его 1,5-литровый турбомотор развивает 163 л. с., а 1,6-литровый турбодизель – 136 л. с. Позже линейку должна расширить 190-сильная электрическая версия. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии, передний либо полный привод.

Новый SsangYong Korando четвертого поколения уже доступен для заказа на родине – в Южной Корее. Там он немного подешевел – стоит от 22,1 млн. вон (19 600 долларов).







Volkswagen



Т6: обновление



В Volkswagen выпускают вэны с 1950 года, а родоначальником линейки стал легендарный T1, созданный на базе Volkswagen Beetle. За почти 70 лет выпущено свыше 13 миллионов таких автомобилей шести поколений. Нынешний Volkswagen T6 известен с 2015 года и теперь пришло время для его обновления.

Новый Volkswagen T6 сохраняет угловатый однообъемный дизайн с рельефными бочковинами. Отличить освеженную модель можно по новой увеличенной решетке радиатора и измененным фарами, которые теперь могут быть и полностью светодиодными. Заменен и передний бампер, а воздухозаборник в нем уменьшен. Сдвижные

задние двери могут быть дополнены электроприводом. Сзади освежены фонари, а с пятой двери пропал хромированный молдинг. Как и ранее, вэн предложен в грузовом, грузопассажирском и пассажирском вариантах, в версиях Transporter, Caravelle и Multivan.

В салоне улучшено качество материалов





отделки. В самых дорогих версиях салон декорирован кожей и алькантарой, появились и черные лакированные вставки. Volkswagen T6 получил новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Впервые для него предложены цифровая панель приборов и большой 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы.

Новый рычаг трансмиссии традиционно находится высоко. Volkswagen T6 может вмещать до девяти человек. Список опций дополнили Wi-Fi, парковочный автопилот и система удержания в полосе движения.

Для Volkswagen T6 предложены на выбор 2,0-литровые турбодизели мощностью 102, 150 или 204 л. с. Также впервые появилась

электрическая 112-сильная версия с аккумуляторной батареей на 77,6 кВт·ч, способная проехать 400 км без подзарядки.

Премьера Volkswagen T6 состоялась на автосалоне в Женеве. В продажу он поступит с осени по цене от 24 тыс. евро.



Mercedes-B



enz V-Class

обновление





Ранее в линейке Mercedes-Benz было сразу несколько мини-вэнов – R-Class, Vito и Viano. Затем на смену всем им пришла единая модель – V-Class. Нынешнее поколение Mercedes-Benz V-Class известно с 2014 года, а теперь прошло обновление.

Как и прежде, Mercedes-Benz V-Class предложен в трех вариантах по длине – 4895, 5140 и 5370 мм. Он сохранил солидный внешний вид с большим углом наклона лобового стекла, профилированными капотом и боковинами. Больше всего внешних изменений в передней части. Несколько изменена решетка радиатора, а по центру ее украшает большая трехлучевая звезда. Фары стали более раскосыми и теперь могут быть полностью светодиодными. В новом перед-

нем бампере увеличен воздухозаборник. Сзади по краям кузова установлены новые прямоугольные фонари.

В салоне Mercedes-Benz V-Class существенно улучшены материалы отделки и предложены новые цветовые схемы. Обращают на себя внимание измененные вентиляционные дефлекторы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На центральной панели установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В зависимости от варианта оснащения, в салоне поместятся от шести до восьми человек.

Среди опций появились роскошные кожаные задние сиденья с электроприводом, подогревом и вентиляцией. Также теперь доступна система определения усталости

водителя. Также можно выбрать Wi-Fi, 640-ваттная аудиосистема, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, электропривод пятой двери системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Mercedes-Benz V-Class будут оснащать новыми 2,0-литровыми турбодизелями на 150, 190 и 240 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 7,9 с и развивает 220 км/ч. Мини-вэн получил новый 9-ступенчатый «автомат», а за доплату доступен полный привод.

Обновленный Mercedes-Benz V-Class поступит в продажу с весны. Цены стартуют с отметки в 35 тыс. евро.





A dark blue Hyundai Sonata sedan is shown from a rear three-quarter view, parked on a light-colored paved surface. The car is positioned in front of a dark, textured stone wall. The lighting is soft, highlighting the car's sleek lines and metallic finish. The text "Hyundai Sonata" is overlaid in large, bold, yellow letters at the bottom of the image.

Hyundai Sonata



преображение

Hyundai Sonata представляет корейскую марку в D-классе с 1985 года. Теперь пришло время для восьмого поколения седана и он серьезно изменится.

Модель построена на полностью новой переднеприводной платформе и подрала до 4900 мм в длину при колесной базе 2840 мм. Седан Hyundai сделали шире (1880 мм) и ниже (1435 мм).

Преобразился и дизайн – новый Hyundai Sonata стал гораздо ярче и выразительнее на вид, а черты дизайна позаимствовали у концепт-кара Le Fil Rouge. Линия крыши стала аркообразной, как у купе, капот изогнут, а боковины более профилированы. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть и светодиодными. Бамперы и передние крылья традиционно украшены хромированными молдингами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне сразу обращают на себя внимание ассиметричная центральная панель и необычный четырехспицевый руль. Впервые появилась цифровая панель приборов, а сенсорный дисплей мультимедийной системы увеличен в размерах. К тому же, сенсорными стали и отдельные кнопки аудиосистемы и климат-контроля. Среди опций впервые появится система доступа без ключа с функцией открытия автомобиля



смартфоном.

Характеристики Hyundai Sonata будут объявлены позже. Скорее всего, седан сохранит 2,0-литровый 160-сильный атмосферный бензиновый двигатель и 1,6-литровый турбомотор на 177 л. с. Вполне возмож-

но появление и версии с новым 1,6-литровым турбодизелем на 136 л. с.

Новый Hyundai Sonata представят в апреле на автошоу в Нью-Йорке. Его продажи стартуют летом по цене от 21 тыс. долларов в США.





Jaguar



модернизация

н ХЕ



Я



Jaguar по неизвестным причинам пропустил Женевский автосалон, однако все же подготовил одну весеннюю премьеру. Плановое обновление прошел самый компактный седан Jaguar XE.

Jaguar XE выдержан в традиционном стиле марки. У него длинный капот, аркообразная линия крыши и короткий багажник. Обновление сделало автомобиль еще выразительнее. Новая решетка радиатора сочетается с более «хищными» светодиодными фарами. В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Сзади обращают на себя внимание новые узкие фонари с изогнутым орнаментом. Базовая комплек-

тация теперь включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне улучшены материалы отделки и установлено новое трехспицевое рулевое колесо. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь предусмотрен более традиционный рычаг. На центральной панели теперь размещены сразу два сенсорных экрана, причем нижний – заменяет переключатели блока климат-контроля. Базовое оснащение отныне включает кожаный салон, электропривод передних сидений, камеру заднего вида,

парктроник и систему соблюдения полосы движения, а среди опций появились Wi-Fi, парковочный автопилот и беспроводная зарядка для смартфонов.

Jaguar XE получил и новые 2,0-литровые двигатели с турбонаддувом «семейства» Ingenium. Бензиновые турбомоторы развивают 250 и 300 л. с., а турбодизель – 180 л. с. За доплату доступны полный привод и адаптивные амортизаторы, а вот 3,0-литровый V6 уже не предлагают.

Новый Jaguar XE поступит в продажу с осени. Цены в Европе стартуют с отметки в 43 700 евро.







Cadillac C



T5 плод оптимизации





В последнее время седаны премиум-класса теряют в популярности и в Cadillac взялись пересмотреть их линейку. Вследствие оптимизации на смену сразу двум моделям ATS и CTS приходит новый Cadillac CT5.

Седан Cadillac CT5 построен на заднеприводной платформе Alpha, как и старший CT6. По дизайну он тоже напоминает собрата, хотя выглядит динамичнее, благодаря аркообразной форме крыши. Во внешнем виде по-прежнему немало граней. Фирменная широкая решетка радиатора в виде щита сочетается с изогнутыми светодиодными

фарами и тоненькими ходовыми огнями в бампере. Оконная линия дополнена изломом в районе задних стоек. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены тоненькие Г-образные фонари. В задний бампер интегрированы широкие наконечники выхлопных труб.

Деталей салона пока немного, хотя известно, что в отделке использованы кожа и дерево. В более дорогих версиях предусмотрены цифровая панель приборов и большой 10,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В перечне опций будет система полуавтономного движения.

Двигатели Cadillac CT5 с турбонаддувом знакомы по другим моделям марки. Начальная версия получит 2,0-литровую 275-сильную «четверку», а в более дорогих вариантах установят 3,0-литровый V6 мощностью 404 л. с. Все CT5 получат 10-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а за доплату станут доступны полный привод и адаптивные амортизаторы.

Новый Cadillac CT5 официально представят в апреле на автошоу в Нью-Йорке. В продажу седан поступит с лета по цене примерно от 47 тыс. долларов.



Mercedes-Benz

GLC Coupe

модернизация



enz









С 2016 года у Mercedes-Benz GLC есть более динамичный собрат Coupe. Поскольку недавно на Женевском автосалоне представили обновленный GLC, то теперь пришло время для модернизации Mercedes-Benz GLC Coupe.

Новый Mercedes-Benz GLC Coupe сохраняет аркообразный силуэт крыши, высокую оконную линию и рельефные боковины. Узнать вседорожник можно по новой решетке радиатора с большой трехлучевой звездой и каплевидным светодиодным фарами. Также изменены бамперы автомобиля, а сзади обращают на себя освеженные фонари, прикрытые хромированными «бровями». Пятая дверь дополнена заостренным

спойлером.

В отделке салона использованы кожа и полированный алюминий. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, а центральный сенсорный экран мультимедийной системы Comand увеличен до 10,25 дюйма в диагонали. Стандартными являются спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Объем багажника составляет 491 л, а пятая дверь во всех Mercedes-Benz GLC Coupe оснащена электроприводом. Список опций пополнила система полуавтономного движения в пробках.

Отныне все бензиновые двигатели дополнены небольшой 48-вольтовой гибридной установкой. Мощность 2,0-литрового турбомотора выросла до 258 л. с., а 3,0-литровый V6 развивает 333 либо 367 л. с. Появились и новые 2,0-литровые турбодизели на 163, 194 и 245 л. с. Вседорожник получил 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию и постоянный полный привод. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, а среди опций есть пневмоподвеска с изменяемым дорожным просветом.

Обновленный Mercedes-Benz GLC Coupe представят на Нью-Йоркском автосалоне. В продажу вседорожник поступит с лета, а начальная версия будет стоить 50 тыс. евро.





McLaren S



Сенна GTR

трековый экстремал









McLaren Senna – самая экстремальная модель в современной линейке марки. На треке он оказался быстрее своего предшественника P1, хотя его мощность уменьшена. Однако в McLaren не решились останавливаться на достигнутом и представили еще более совершенное трекое купе Senna GTR.

Новый McLaren Senna GTR оснащен доработанным 4,0-литровым V8 с двойным турбонаддувом. Его мощность выросла до 825 л. с., а максимальный крутящий момент остался на прежнем уровне – 800 Н·м при 5500 об/мин. За сочный звук отвечает спортивная прямоточная выхлопная система. Характеристики купе не разглашают, но известно, что разгон до 100 км/ч точно занимает менее 2,8 с.

В целях снижения веса было решено отказаться от адаптивных амортизаторов. Пружины подвески, рычаги и стабилизаторы поперечной устойчивости выполнены из алюминиевых сплавов. Установлены новые



карбоново-керамические тормозные диски диаметром 390 мм. Тормозной путь со 100 км/ч – менее 30 м.

McLaren Senna GTR на 10 кг легче стандартной модели – 1188 кг. Он сохраняет знакомый дизайн с выраженным «носом», а вот оригинальные прозрачные секции в дверях пропали. Расширенные крылья указывают на увеличенную колею автомобиля. Новые 19-дюймовые диски «обули» в трековые шины.

Основной упор сделали на оптимизацию аэродинамики. Новые спойлер, обвес и заднее антикрыло обеспечивают 1000 кг прижимной силы на скорости 250 км/ч. Предусмотрена и технология DRS из Формулы-1: на больших скоростях на прямой в антикрыле можно щель, чтобы, наоборот, уменьшить прижимную силу.

Из салона убрали часть отделки и могут даже сиденье пассажира снять. В отделке использованы карбон и алькантара. McLaren Senna GTR получил особые спортивные кресла с шеститочечными ремнями безопасности. Цифровая панель приборов дополнена светодиодным индикатором переключения передач. Руль выполнен в духе гоночных болидов. Автомобиль сохранил дисплей мультимедиа и камеру заднего вида.

Всего выпустят лишь 75 McLaren Senna GTR и все они уже раскуплены. Стоимость автомобиля – почти 1,3 миллиона евро.



Технические характеристики McLaren Senna GTR

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1188
Длина/ширина/высота, мм	4744/1958/1195
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1731/1686
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 7250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	800 при 5500-6700
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	285/650 R19 спереди, 325/705 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля, евро	1 290 000

Porsche Cayenne Coupe



ayenne



В СПОРТИВНОМ СТИЛЕ



Porsche Cayenne – настоящий кузнец успеха немецкой марки в XXI веке. Вседорожник стал очень популярным и принес Porsche приличную прибыль. Теперь в Штутгарте решили расширить «семейство» и представили новый Porsche Cayenne Coupe.

Как следует из названия, перед нами – так называемое вседорожное купе с более стремительным дизайном. Его аркообразная крыша на 20 мм ниже, чем у стандартного Cayenne, а у задних стоек крыши серьезно увеличен угол наклона. Появилось и выдвижное антикрыло, которое поднимается на скорости выше 90 км/ч. В остальном это знакомый Porsche Cayenne. Сохранены и плавные обводы кузова, и фирменные каплевидные фары со светодиодной оптикой. Узкие фонари растянуты на всю ширину

кузова.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. На приборной панели центральный циферблат тахометра теперь соседствует с двумя экранами. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной консоли установлен 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а часть клавиш сенсорные. На первом ряду появились новые спортивные сиденья с электроприводом, а сзади вместо дивана предусмотрены два кресла. Объем багажника составляет 625 л в стандартной версии и 600 л – в Turbo.

Начальный Porsche Cayenne Coupe оснащен камерой заднего вида, системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, спутниковой навигацией, Wi-Fi, адаптивным

круиз-контролем. В Turbo добавлены электропривод рулевой колонки и 710-ваттная аудиосистема.

Поначалу на выбор предложат два двигателя с турбонаддувом. Начальный 3,0-литровый V6 развивает 340 л. с., а 4,0-литровый V8 в версии Turbo – 550 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость составляет 286 км/ч. Позже появится еще и подзаряжаемый гибрид Porsche Cayenne Coupe.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом, обязательными являются и адаптивные амортизаторы.

Новый Porsche Cayenne Coupe поступит в продажу с мая. Цена базовой версии составит 83 711 евро, а вот Turbo обойдется в 146 662 евро.







Технические характеристики Porsche Cayenne Coupe	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Длина/ширина/высота, мм	4939/1983/1676
Колесная база, мм	2895
Колея передняя/задняя, мм	1687/1688
Объем багажника, л	600/1510
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3996
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 1950-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, 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, TPMS
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	286
Стоимость автомобиля в Европе, евро	146 662

Tesla Model

массовый электромобиль в популярном формате



Model Y





Марка Tesla за последние годы совершила невиданный прогресс. Мало кто из автопроизводителей способен так быстро нарастить производство. За 2018 год выпущено 245 тыс. электромобилей, из которых почти 146 тыс. – массовая и относительно доступная Tesla Model 3. Это самый массовый электромобиль в мире, а теперь у него появился вседорожный собрат Tesla Model Y.

Новый Tesla Model Y выполнен в традиционном стиле марки. Во внешнем виде преобладают плавные формы, сохранены и выраженный «нос», и каплевидные светодиодные фары. Аркообразная линия крыши и заостренная задняя часть делает вседорожник похожим на купе. А вот от поднима-

ющихся вверх дверей, как у Tesla Model X отказались, чтобы удешевить конструкцию.

В салоне господствует лаконичный стиль. Как и у Tesla Model 3, приборная панель и кнопки отсутствуют, а все показания выведены на большой 15-дюймовый сенсорный экран. Электромобиль Tesla предложат в вариантах на 5 и 7 мест. Со сложными задними сиденьями объем багажника 1869 л. Вместо ключа для доступа в салон используется смартфон, а список опций будет включать и автопилот.

Tesla Model Y предложат в нескольких модификациях. Начальная версия сможет разогнаться до 100 км/ч за 5,9 с, развивать 193 км/ч и проехать 370 км без подзарядки. Самым «дальнобойным» является вари-

ант Long Range – 483 км (5,5 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч).

Полноприводной двухмоторный Tesla Model Y Dual Motor AWD стартует до 100 км/ч за 4,8 с и развивает 217 км/ч при запасе хода в 450 км. Наконец «горячая» версия Performance (также полноприводная) – это 3,5 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. Ее дальность пробега – также 450 км.

Tesla Model Y – один из ключевых элементов стратегии Илона Маска по выпуску 500 тыс. автомобилей ежегодно. В продажу он поступит с конца 2020 года, хотя базовый вариант появится в 2021-м. Цены стартуют с отметки в 39 тыс. долларов, а вот Performance обойдется в 60 тыс. Предзаказы на электромобиль Tesla уже принимают.





Nissan



обновлени

Micra N-Sport



е с прибавкой в мощности



Nissan Micra представляет японскую марку в В-классе с 1983 года. Хетчбэк всегда позиционировался, как бюджетная модель, что, впрочем, не мешало делать его ярким и оригинальным. Вписывается в эту концепцию и нынешнее поколение Micra, представленное в 2016 году. Теперь автомобиль прошел небольшое обновление и получил заряженную версию N-Sport.

Хетчбэк Nissan Micra обращает на себя внимание выразительным дизайном и стремительным профилем с большим углом наклона лобового стекла. Фирменная V-образная решетка радиатора Nissan изменена и декорирована хромом. Освеженные раскосые фары растянуты на крылья и теперь дополнены светодиодными ходовыми огнями. Передний бампер дополнен оригинальными «клыками». Капот и боковины украшены изогнутыми штампованными линиями,

напоминающими морские волны. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши, которые окрашены в черный цвет. Пятая дверь выполнена профилированной, а узкое заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером. По краям кузова сзади установлены небольшие стреловидные фонари.

Новый Nissan Micra N-Sport можно узнать по более грозному переднему бамперу, аэродинамическому обвесу и хромированному наконечнику выхлопной трубы. Также предусмотрены 17-дюймовые легкосплавные диски, а клиренс уменьшен на 10 мм. Автомобиль немного прибавил в весе, но остается легким – 1170 кг.

В салоне Micra N-Sport появились вставки из алькантары. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а накладка на ступицу очень компактная. Циферблаты приборов глубоко вреза-

ны в панель и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя.

Центральная панель Nissan Micra увенчана новым 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистем и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. Зато оригинально смотрится их ярко-красная подсветка (при этом у приборов она белая).

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Диапазон их регулировок достаточно широкий, предусмотрена и функция подогрева. Посадка теперь довольно низкая. Однако обзор назад ухудшился не столько из-за этого, сколько из-за малень-





кого стекла и толстых стоек крыши.

На втором ряду стало место для ног неплохое, по меркам В-класса, а вот запас над головой, наоборот, скромный. На втором ряду удобнее двоим, хотя при надобности поместятся трое. Объем багажника составляет 300 л в обычном состоянии и 1004 л – со сложенными задними сиденьями.

Оснащение Nissan Micra N-Sport включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации ESP, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Список опций включает камеры кругового обзора, датчики света и дождя, систему мониторинга «слепых» зон. Кроме того, хэтчбек можно персонализировать с помощью различного

декора в салоне и двухцветной окраски.

Nissan Micra получил новые 1,0-литровые трехцилиндровые турбомоторы на 100 и 117 л. с. Именно более мощная версия установлена в заряженном N-Sport. У двигателя резвый характер и он быстро раскручивается. Пиковые 180 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1750-4000 об/мин, а кратковременно в режиме Overboost доступны и 200 Н·м. Двигатель на удивление тихий, а вибрации почти не ощутимы. Micra N-Sport разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. Расход топлива при этом относительно небольшой – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном.

Пока Nissan Micra N-Sport доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Она отличается точностью работы, а сцепление довольно легкое. Вполне возможно, что со временем появится и бесступенчатый вариатор CVT.

Ходовую Nissan Micra N-Sport немного перенастроили, что сделало хэтчбек интереснее в управлении. Руль стал точнее и острее, хотя он по-прежнему не самый информативный. Предусмотрена и электронная имитация дифференциала повышенного трения Active Trace Control, что помогло уменьшить недостаточную поворачиваемость. Пружины подвески и амортизаторы стали жестче, что вкупе с пониженным центром тяжести улучшило поведение хэтчбека на извилистых дорогах и уменьшило крены кузова в поворотах. Но вместе с тем, езда стала более жесткой и это ощутимо на дорогах с выбоинами.

Обновленный Nissan Micra уже поступил в продажу в Европе по цене от 12 тыс. евро. А вот его заряженный вариант N-Sport ощутимо дороже – 20 тыс. евро.







Технические характеристики Nissan Micra N-Sport

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1170
Длина/ширина/высота, мм	3999/1743/1439
Колесная база, мм	2525
Колея передняя/задняя, мм	1510/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника мин/макс, л	300/1004
Диаметр разворота, м	9,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	117 при 5250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	200 при 1750-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/41
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	195
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	6,1
загородный цикл	4,2
смешанный цикл	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	20 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



To



Toyota Corolla

**возвращение
хетчбэка**



Toyota Corolla – самая массовая модель всех времен и народов. С 1966 года выпущено свыше 46 миллионов этих автомобилей. Среди них есть и седаны, и хетчбэки, и универсалы. Правда, последние 13 лет в Европе пятидверные модели продавали под названием Auris, однако теперь эту модель упразднили. В новом двенадцатом поколении хетчбэк Toyota Corolla возвращается.

Новая Toyota Corolla стала гораздо ярче и эмоциональнее на вид. Дизайнеры отказались от лаконичного стиля и постарались

сделать модель заметнее и привлекательнее. На смену граням Auris пришли более плавные формы. Особенно интересно выглядит передняя часть с огромной «пастью» решетки радиатора и изогнутыми фарами. Оптика, кстати, теперь светодиодная уже в базовой версии. У передних и задних стоек крыши существенно увеличены углы наклона, а оконная линия стала изогнутой. Пятая дверь стала выпуклой и прикрыта увеличенным спойлером. По краям кузова установлены Г-образные фонари, а бампер сделали обволакивающим.

Как и почти все новые Toyota, Corolla построена на модульной платформе TNGA, позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 60%. При длине 4369 мм, ширине 1791 мм и колесной базе 2639 мм хетчбэк несколько крупнее, чем Auris, но сразу на 40 мм ниже – 1435 мм.

Качество материалов отделки в салоне улучшено. Черный пластик щедро разбавлен многочисленными лакированными накладками. В самой дорогой версии Lounge салон декорирован тканью и кожей. Передняя панель стала компактнее и V-образной. На





трехспицевом рулевом колесе стало больше переключателей. В более дорогих версиях показания спидометра теперь выведены на 7,0-дюймовый цветной дисплей, а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя по-прежнему представлены аналоговыми циферблатами. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель Toyota Corolla увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch 2. Клавиш блоков аудиосистемы и

климат-контроля стало меньше, хотя они довольно мелкие.

У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Посадка за рулем понижена на 24 мм по сравнению с предшественником. Передние сиденья остаются мягкими и комфортабельными, но при этом лучше удерживают спину. А за доплату предлагают спортивные кресла с усиленной боковой поддержкой. Подогрев сидений есть у всех Corolla. На трансмиссионном тоннеле размещен подстаканник и сдвигной подлокотник с небольшим отделением внутри. Пе-

редние стойки крыши тоньше, что улучшило обзорность.

На втором ряду стало на 48 мм больше места для ног, да и над головой пространство приличное. Салон не слишком широкий, а потому двоим пассажирам здесь комфортнее. Объем багажника остался на прежнем уровне: 361 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними креслами.

Базовое оснащение Toyota Corolla включает электростеклоподъемники, электропривод зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, адаптивный круиз-контроль,









связь Bluetooth, камеру заднего вида. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Excel предусмотрены спутниковая навигация, датчики дождя и света. Среди опций – панорамная крыша, Wi-Fi, парковочный автопилот, беспроводная

зарядка для смартфонов, 800-ваттная аудиосистема, технология мониторинга «слепых» зон.

Если седан Toyota Corolla сохранит знаковый 1,6-литровый 132-сильный атмосферный двигатель, то базовому хэтчбэку предложат 1,2-литровый 116-сильный турбомотор. Выше в иерархии – сразу две гибридных установки. У 1,8-литровой «чет-

верки» и электромотора общая мощность составляет 122 л. с., но есть и более мощный флагманский вариант.

У 2,0-литрового 180-сильного бензинового двигателя напарником является электромотор мощностью 109 л. с. Крутящий момент достигает 190 и 202 Н·м, соответственно, то есть суммарно получается 392 Н·м. Такой автомобиль разгоняется до



100 км/ч за 7,9 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. При этом расход топлива совсем небольшой. В городском цикле он составляет 3,6 л/100 км, а на трассе (электромотор в этом случае вмешивается реже) – 4,0 л/100 км. Пара двигателей работают очень тихо, а на скорости до 50 км/ч хетчбэк может проехать около 2 км на электротяге.

Бесступенчатый вариатор CVT работает более плавно, чем ранее. К тому же, его

реакции быстрее, так что динамика теперь не страдает.

Новая Toyota Corolla гораздо увлекательнее в управлении, чем Auris. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая многорычажная задняя подвеска существенно улучшили поведение хетчбэка на извилистых дорогах. Недостаточная поворачиваемость реже проявляется, да и сцепление с дорогой хорошее. Крены кузова стали меньше, особенно с опционными адаптив-

ными амортизаторами. При этом Corolla остается традиционно мягкой и комфортабельной даже с опционными 18-дюймовыми легкосплавными дисками. Руль стал точнее, хотя информативности в околонулевой зоне ему не хватает.

Toyota Corolla двенадцатого поколения с апреля поступит в продажу как в Европе, так и в Украине. Цены стартуют с отметки в 23 тыс. евро.

Технические характеристики Toyota Corolla

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1340
Длина/ширина/высота, мм	4369/1791/1438
Колесная база, мм	2639
Колея передняя/задняя, мм	1531/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	361/1200
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1987
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	190 при 4400
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	109
Макс. крутящий момент, Н•м	202
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, TRAC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	3,6
загородный цикл	4,0
смешанный цикл	3,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	23 000 - 31 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000

Ford Focus

B



us Active

во вседорожном духе





За два десятилетия в линейке Ford Focus были трехдверные и пятидверные хетчбэки, седаны, универсалы и даже купе-кабриолеты. А вот версии повышенной проходимости не предлагали до недавнего времени. Теперь же появился новый Ford Focus Active, причем доступны как хетчбэк, так и универсал.

Нынешний Ford Focus – первая модель марки, построенная на новой платформе С2. Универсал подрос в длину до 4668 мм, а его колесная база увеличена до 2700 мм. При

этом масса снижена сразу на 88 кг.

Ford Focus обрел черты нового стиля марки, а потому стал элегантнее и солиднее на вид. Автомобиль немного напоминает младшую Fiesta – в схожем стиле выполнены стреловидные фары и широкая решетка радиатора. Капот стал длиннее, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия ниже, чем у предшественника. Боковины стали более выпуклыми. Заднее стекло увеличено в размерах и прикрыто небольшим спойлером. Ширину задней части

подчеркивают продолговатые фонари. Версию Active нетрудно узнать по пластиковому защитному обвесу и рейлингам для багажника на крыше. Кроме того, клиренс увеличен на 30 мм (до 170 мм), а оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски и светодиодные ходовые огни. За доплату оптика может быть и полностью диодной.

Салон Ford Focus Active декорирован особой, более выносливой, тканью, а рулевое колесо обшито кожей. В версиях с автоматической трансмиссией вместо рычага





установлен круглый селектор. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Данные за доплату могут проецироваться на лобовое стекло.

К центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки. Ниже установлена беспроводная зарядка

для смартфонов.

Ford Focus Active получил спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержки. Они оснащены подогревом. Диапазон регулировок рулевой колонки (по высоте и глубине) и водительского кресла довольно широкий. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, да и над головой запас в универсале чуть больше, чем в модели предыдущего поколения. Кроме того, салон до-

статочно широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади комфортнее. Серьезно увеличен объем багажника – до 608 л в обычном состоянии и 1650 л со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь теперь может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия.

Новый Ford Focus Active оснащен богаче стандартной модели: предусмотрены система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистема, связь Bluetooth,







парктроник, круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и соблюдения полосы движения. В версии Active X добавлены панорамная крыша и 18-дюймовые легкосплавные диски. Среди опций есть двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль, 675-ваттная аудиосистема, электропривод водительского кресла, подогрев руля, парковочный автопилот. Впервые появились Wi-Fi, система полуавтономного движения и технология распознавания дорожных знаков.

Начальный 1,0-литровый турбомотор EcoBoost развивает 125 л. с. Выше в иерархии – 1,5-литровые двигатели, также с тремя цилиндрами, их мощность – 150 и 182 л. с. У более мощной версии крутящий момент составляет 240 Н·м и доступен в широком диапазоне 1600-4000 об/мин. Мотор довольно бодрый, да и с эластичностью у него все

в порядке. Правда, работает он громко и не очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 8,9 с, а максимальная скорость составляет 214 км/ч. Интересно, что один из цилиндров может отключаться в целях экономии. Расход топлива действительно небольшой – 7,7 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном.

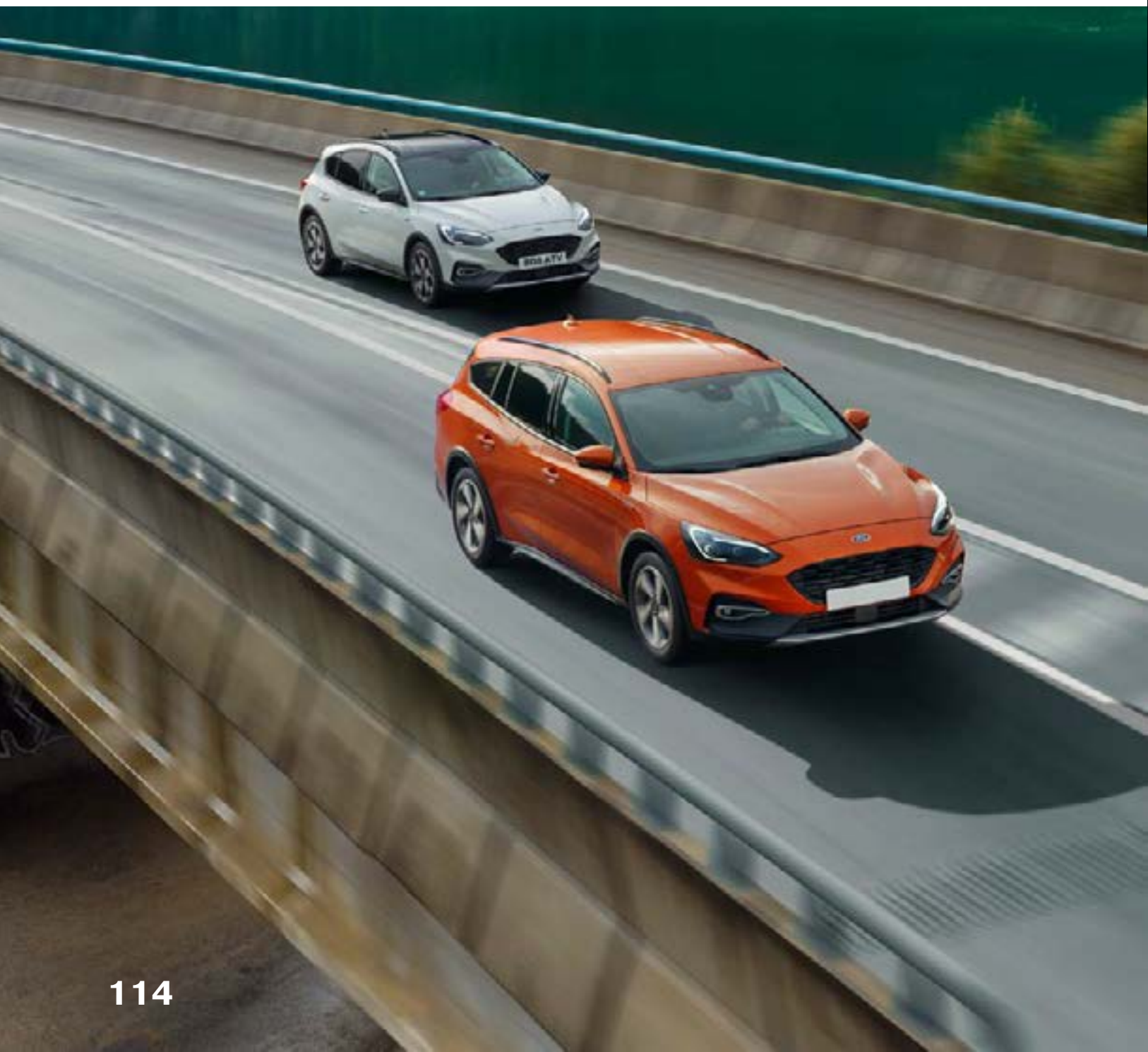
Турбодизель объемом 1,5 л развивает 120 л. с., а 2,0-литровый – 150 л. с. У более мощного двигателя очень приличная тяга, ведь максимальный крутящий момент достигает 370 Н·м и достигается с 2000 об/мин. Двигатель работает несколько тише, чем на Focus предыдущего поколения. С ним универсал разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и развивает 205 км/ч. Главное преимущество мотора – его экономичность: 5,6 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или новый 8-ступенчатый «автомат». А вот привод будет

только передним.

Все Ford Focus всегда отличались хорошей управляемостью и даже версия Active с повышенным центром тяжести неплохо ведет себя на извилистых дорогах. Впрочем, подвеска универсала все же мягче, чем у стандартной модели, но и крены кузова в поворотах чуть больше. За доплату доступны и адаптивные амортизаторы. Рулевое управление хэтчбэка порадует остротой и точностью, а еще оно на удивление информативное. Технология векторизации тяги уменьшает недостаточную поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Также в универсала улучшена шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Ford Focus Active уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 25 300 евро.





Технические характеристики Ford Focus Active Wagon

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1294	1377
Длина/ширина/высота, мм	4668/1820/1511	
Колесная база, мм	2700	
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника, л	608/1650	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1497	1996
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	182 при 6000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1600-4000	370 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	215/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9	9,3
Максимальная скорость, км/ч	214	205
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,7	5,6
загородный цикл	5,1	4,1
смешанный цикл	6,1	4,6
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	25 300 – 32 300	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Kia Soul

продолжение истории



В это трудно поверить, но с момента появления первого Kia Soul прошло уже свыше 10 лет. Причем теперь эстафету принимает уже третье поколение модели, хотя оно остается верным принципам предшественников и сохраняет знакомый молодежный стиль.

Конечно же, новый Kia Soul сохраняет свою визитную карточку – характерный двухобъемный профиль с малым углом наклона лобового стекла и практически вертикальными задними стойками крыши. Это делает его похожим на вседорожник, а усиливают впечатление высокий капот и короткие свесы кузова. Впрочем, дизайн претерпел обновление стал более ярким и выразительным. Бамперы стали массивнее, а решетка радиатора теперь просто огромная. Узкие фары теперь соединены прозрачной вставкой и могут быть полностью светодиодными. Боковины стали более выпуклыми, а колесные арки ярко выражены. Треугольные задние стойки напоминают кили самолета, но более всего обращают на себя внимание изогнутые фонари в виде бумерангов.

Покупателям теперь предлагают два пакета опций. В спортивном GT-Line предусмотрены аэродинамический обвес, сдвоенные выхлопные трубы и 18-дюймовые диски, а в X-Line – защитные пластиковые накладки во вседорожном стиле.

Kia Soul построен на новой платформе и подрос до 4195 мм в длину при колесной базе в 2600 мм. Начальная версия весит 1269 кг.

В общих чертах компоновка салона осталась прежней, но материалы отделки стали качественнее. В салоне больше черных лакированных вставок, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех верси-



ях, кроме базовой. Подсветка – ярко-красная, причем можно заказать даже лампы в динамиках аудиосистемы. По краям торпеды установлены оригинальные дефлекторы вентиляционной системы с небольшими динамиками. Приборы глубоко врезаны в панель. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре предусмотрен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Выпуклая центральная панель Kia Soul

стала шире и теперь повернута к водителю. В базовой версии на ней установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO, а в более дорогих вариантах – 10,25-дюймовый. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья расположены высоко, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. А вот при парковке ее ограничивают толстые задние стойки крыши. Кресла мягкие и комфорта-





бельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. На центральном тоннеле размещен подлокотник, прячущий вместительный бокс.

На втором ряду Kia Soul места для ног почему-то немного меньше, чем у предшественника. Зато запас над головой остается приличным. Здесь комфортнее двоим пассажирам, а вот трое уже будут немного стеснены. Объем багажника остался на прежнем уровне – 355 л в обычном состоянии и 1400 л – со сложенными задними сиденьями. Погрузочный проем стал шире,

а порог пятой двери – ниже.

Начальная комплектация Kia Soul включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, магнитола, связь Bluetooth, круиз-контроль. Обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации ESC, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон. В самой дорогой версии GT-Line добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, подогрев руля и

передних сидений, 640-ваттная аудиосистема, электропривод водительского кресла, панорамная крыша, камера заднего вида, система определения усталости водителя.

Двигатели знакомы по предшественнику. Начальная 2,0-литровая «четверка» стала менее мощной – 150 л. с. при 6200 об/мин. Этот мотор лучше проявляет себя на высоких оборотах и его нужно раскручивать. Максимальный крутящий в 178 Н·м при достигается только при 4500 об/мин. Динамика осталась на прежнем уровне: разгон до 100 км/ч занимает 9 с, а максимальная





скорость составляет 185 км/ч. Новый вариатор помог снизить расход топлива до 10,5 л/100 км в городском цикле и 8,8 л/100 км – в загородном.

Гораздо интереснее 1,6-литровый 204-сильный турбомотор. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 270 Н·м крутящего момента доступны при 1500-4500 об/мин. Мотор на удивление тихий даже на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 7,8 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Способству-

ет хорошей динамике 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, демонстрирующая быструю смену передач. В городе такой Soul расходует 8,9 л/100 км, а за городом – 7,3 л/100 км, то есть он экономичнее 2,0-литровой версии.

Ходовая Kia Soul настроена на комфортную езду. Большинство дорожных неровностей плавно поглощаются и при этом высокий автомобиль стал меньше крениться в поворотах. В версии GT-Line управляемость увлекательнее благодаря более жестким

пружинам подвески, хотя и езда более упругая. Рулевое управление точное, но далеко не самое информативное. Улучшенная шумоизоляция позволила сделать ветер менее слышным на высоких скоростях, хотя шум шин все равно дает о себе знать.

Новый Kia Soul уже поступил в продажу в Южной Корее и США. За океаном автомобиль стоит от 18 тыс. долларов. Позже линейку расширит электрическая версия.





Технические характеристики Kia Soul	
Тип кузова	хетчбэк
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная масса, кг	1350
Длина/ширина/высота, мм	4195/1800/1615
Колесная база, мм	2570
Колея передняя/задняя, мм	1565/1572
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника, л	355/1400
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1591
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	204 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	270 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48
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	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,9
загородный цикл	7,3
смешанный цикл	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	18 000 – 28 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



кабриол

Bentley Cont



ет для путешествий Continental GTC



Bentley Continental GT – самая массовая модель за всю историю марки. С 2003 года уже выпустили свыше 75 тыс. автомобилей. Сейчас в производстве находится третье поколение Continental GT и к купе присоединился новый кабриолет GTC.

Новый Bentley Continental GTC сохраняет дизайн в ретро-стиле и стал изящнее на вид. Как и прежде, у него очень длинный капот, сдвинутый назад салон и мускулистые расширенные крылья. Сохранена и фирменная хромированная решетка радиатора, но она крупнее, чем ранее. Знакомые круглые фары теперь полностью светодиодные и с активной матрицей. Новый Bentley Continental GT можно узнать по укороченным свесам кузова и высокой оконной линии. В передних крыльях появились небольшие вентиляци-

онные отверстия, а пороги украшены хромированными накладками. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски. Кроме того, в крышку багажника теперь интегрирован спойлер, а расширенные «плечи» подчеркнуты овальными фонарями. Такой же формы – и наконечники выхлопных труб.

Многослойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода всего за 19 с. Эту процедуру можно проводить на скорости до 50 км/ч. За спинками задних сидений появились дуги безопасности, выстреливающие при переворачивании.

Кабриолет Bentley использует платформу MSB, как и Porsche Panamera. Автомобиль подрос до 4850 мм в длину и 1954 мм в ширину, а колесная база прибавила сразу 100 мм

(до 2851 мм). Поскольку все кузовные панели теперь выполнены из алюминиевых сплавов, то масса уменьшена, но все равно остается немалой – 2414 кг.

Внутри господствует классический стиль Bentley с обилием кожи, дерева и полированного алюминия. Цвет подсветки можно изменять, причем предусмотрены 18 разных вариантов. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по вседорожнику Bentley Bentayga. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья как на логотипе британской марки. Показания приборов выведены на дисплей, причем его конфигурацию можно изменять и вывести, например, карту спутниковой навигации.

Наклоненная центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым сенсорным









экраном мультимедийной системы. В неактивном состоянии он прикрыт деревянной крышкой. Ниже находится циферблат часов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок с памятью, причем кресла можно настраивать в 20 разных направлениях. Они очень мягкие и комфортабельные, а также отлично удерживают спину. Также предусмотрен подогрев. Посадка по-спортивному низкая, поэтому обзорность несколько страдает, хотя камера заднего вида включена в список базового оснащения. Водителя

и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а пара откидных подлокотников прячет увеличенный бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду стало больше места для ног, хотя здесь все еще тесновато. Объем багажника остался на прежнем уровне – 358 л.

Конечно же, Bentley оснащен очень богато. У всех Continental GTC есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, DVD-чейнджер, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, навигационную систему, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и

контроля давления в шинах. Пакет опций City добавляет электропривод крышки багажника с датчиком открытия, системы автоматического торможения и распознавания дорожных знаков. В пакете Touring предусмотрены системы полуавтономного движения и ночного видения. Список опций включает мощную 2200-ваттную аудиосистему Naim, вентиляцию и массаж передних сидений, а также эксклюзивные варианты отделки салона.

Кабриолет Bentley Continental GT пока оснащают только 6,0-литровым W12 с двумя турбинами. Это двигатель позаимствовали у Bentley Bentayga, но здесь он мощнее –



635 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 900 Н·м и доступен в широком диапазоне 1350-4500 об/мин. На практике это означает огромную тягу с малых оборотов и неплохую эластичность мотора. При резком старте помогает технология Launch control – борется с пробуксовкой. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. Звук двигателя приятный и не слишком громкий. Впервые купе получило системы отключения цилиндров и глушения двигателя при остановках, что позволило уменьшить расход топлива до 11,8 л/100 км в смешанном цикле. Совсем скоро появится вариант

с 4,0-литровым 550-сильным V8, а позже обещают еще и экономичный гибрид.

Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует гораздо более быстрые переключения передач, чем «автомат» предшественника. При этом она работает почти столь же плавно. Кабриолет сохранил полный привод, хотя теперь на задние колеса передается больше крутящего момента.

Новый Bentley Continental GTC стал интереснее в управлении. Двухтонный автомобиль стал гораздо маневреннее, особенно в режиме Sport, когда 85% тяги приходится на задние колеса. Недостаточная поворачива-

емость теперь менее выражена. Адаптивные амортизаторы и новые активные стабилизаторы поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова в поворотах. При этом автомобиль остается очень комфортабельным, ведь пневмоподвеска в любом режиме отлично справляется с дорожными неровностями. Замедляется кабриолет тоже увереннее, ведь диаметр тормозных дисков увеличен до 420 мм спереди и 380 мм сзади.

Bentley Continental GTC поступил в продажу аккурат к весне. Цена автомобиля в Европе – от 206 500 евро.

Технические характеристики Bentley Continental GTC

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2414
Длина/ширина/высота, мм	4850/1954/1405
Колесная база, мм	2851
Колея передняя/задняя, мм	1664/1672
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	358
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	635 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	900 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/40 ZR21 спереди, 305/35 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	333
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	22,8
загородный цикл	14,8
смешанный цикл	11,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	206 500
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



DS3 CR



смена формата crossover



Линейка автомобилей Citroen DS теперь выделена в отдельную марку. Постепенно обновляется и ее модельный ряд, причем с упором на современные тенденции. Так, хэтчбэк В-класса Citroen DS3 уступил место компактному вседорожнику DS3 Crossback.

Новый DS3 Crossback построен на новой модульной платформе CMP и ощутимо крупнее предшественника – достигает 4118 мм в длину, 1791 мм в ширину и 1534 мм в высоту при колесной базе в 2558 мм. Начальная версия весит 1245 кг.

Дизайн вседорожника получился ярким и привлекательным. С предшественником его роднят лишь характерные «акулы плав-

ники» на центральных стойках крыши. Во внешнем виде преобладают элегантные плавные формы. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. За доплату оптика может быть и матричной. Капот и боковины выполнены профилированными, а дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при разблокировке автомобиля. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Расширенные задние крылья подчеркнуты узкими фарами, соединенными хромированным молдингом. В задний бампер интегрированы широкие выхлопные трубы. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски и легкосплавных

дисков диаметром до 18 дюймов.

В салоне довольно качественные материалы отделки, а дизайн передней панели довольно-таки оригинальный. В более дорогих версиях внутри присутствуют рельефная кожа Nappa и алькантара. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, данные могут выводиться и на лобовое стекло. Необычно смотрится изогнутый селектор трансмиссии, а возле него размещены кнопки электро-стеклоподъемников.

Центральная панель увенчана сенсорным дисплеем с диагональю 7,0 или 10,2 дюйма, в зависимости от версии. Переключатели





блоков аудиосистемы и климат-контроля сгруппированы в оригинальные ромбы, причем часть кнопок – сенсорные. Интересно, что кондиционер включается клавишей, а вот температура настраивается через меню мультимедиа. Здесь же находятся и кнопки подогрева сидений.

Посадка за рулем не слишком высокая, хотя обзорность неплохая. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, достаточно широкий и диапазон настроек у водительского кресла. Передние сиденья очень мягкие и комфортабельные, а боковая поддержка при этом неплохая. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног хватает, а вот над головой запас относительно небольшой, так что удобнее сзади людям небольшого роста. К тому же, у задних дверей не очень широкий проем. Объем багажника составляет 350 л в обычном состоянии и 1050 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальный DS3 Crossback Chic получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, датчик света. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте La Première добавлены система доступа без ключа, климат-контроль, датчик дождя, камера заднего вида, электропривод водительского кресла, подогрев и массаж передних кресел, спутниковая навигация. Среди опций есть парковочный автопилот, 515-ваттная аудиосистема, технология полуавтономного движения.

На первых порах новый DS3 Crossback будут оснащать только 1,2-литровыми бензиновыми турбомоторами. Предложены три варианта по мощности – 100, 130 и 155 л. с. Двигатель не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: у самой мощной версии максимальный крутящий момент в 240 Н·м доступен с 1750 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень приличная: автомобиль





разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с и способен развить 208 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,5 л/100 км, а в загородном – 4,8 л/100 км.

Позже линейку расширит 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Мало того, появится еще и 136-сильная полностью электрическая версия, способная проехать 300 км без подзарядки.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи очень плавно.

Пока все DS3 Crossback будут только переднеприводными.

Ходовая DS3 Crossback более ориентирована на комфорт. Его мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно даже с 18-дюймовыми низкопрофильными шинами. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях, а недостаточная пово-

рачиваемость редко дает о себе знать. Руль точный и легкий, но не самый информативный. Зато довольно неплохая шумоизоляция, а потому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Новый DS3 Crossback уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 23 500 евро, а вот самая дорогая 155-сильная версия La Première обойдется в 39 тыс. евро.





Технические характеристики DS3 Crossback

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1280/1705
Длина/ширина/высота, мм	4118/1791/1534
Колесная база, мм	2558
Колея передняя/задняя, мм	1542/1551
Клиренс (дорожный просвет), мм	160
Объем багажника, л	350/1050
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1199
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	155 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, 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	215/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	208
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	6,5
загородный цикл	4,8
смешанный цикл	5,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	23 500 – 39 050
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lamborghini Huracan Evo

успешная эволюция







По меркам Lamborghini, купе и кабриолет Huracan – очень массовые. За пять лет выпущено свыше 10 тыс. автомобилей и это второй (после Lamborghini Gallardo) показатель за всю историю марки. Тем не менее, итальянцы не собираются почивать на лаврах и подготовили обновленный Lamborghini Huracan Evo.

Новый Lamborghini Huracan Evo полностью соответствует своему названию, ведь разработчики выбрали эволюционный подход. Автомобиль сохраняет фирменный клиновидный профиль с заостренным «носом», а во внешнем виде по-прежнему преобладают грани. Купе широкое и низкое, а потому кажется распластанным по земле. Узкие светодиодные фары с Y-образными ходо-

выми огнями прибавляют «взгляду» Huracan суровости. Узнать автомобиль можно по измененным передним воздухозаборникам. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены в задних крыльях. Покупатель может выбрать один из двух типов крышки капота: прозрачную стеклянную либо ребристую пластиковую, как на легендарном Lamborghini Miura 1966 года. Сзади появилось небольшое антикрыло, а фонари стали тоньше. В заднем бампере обращают на себя внимание две новых широких выхлопных трубы.

Размеры купе остались прежними, как и масса в 1422 кг. Стандартные колесные диски – 20-дюймовые, с покрышками размером 245/30 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади.

В отделке салона стало больше алькантары, а разбавляют ее контрастные швы. Педали покрыты металлом, а за доплату доступны и карбоновые накладки. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. На него вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией.

На наклоненной центральной панели Lamborghini Huracan Evo наконец появился 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Он заменил часть клавиш аудиосистемы и климат-контроля. Часть переключателей здесь напоминает авиационные тумблеры. По примеру старшего





Lamborghini Aventador клавиша запуска двигателя прикрыта красной крышкой и напоминает кнопку старта баллистических ракет. Внутри предусмотрены карманы в дверях и бокс в подлокотнике, хотя багажник очень скромный – 150 л.

Посадка за рулем традиционно низкая. Кресла оснащены электроприводом, а вот рулевая колонка регулируется вручную. Сиденья хорошо удерживают спину, однако весьма упругие. За доплату предложены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Оснащение Lamborghini Huracan Evo включает электропакет, климат-контроль, аудиосистему с 6 динамиками, спутниковую навигацию, 4 подушки безопасности и систему стабилизации ESC. В списке опций

значатся камера заднего вида, подогрев сидений, связь Bluetooth и система контроля давления в шинах.

Знакомый 5,2-литровый атмосферный V10 с непосредственным впрыском топлива позаимствовали у заряженного Huracan Performante. Его мощность составляет 640 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент теперь равен 600 Н·м при 6500 об/мин. Причем 70% его в распоряжении всего с 1000 об/мин, а это значит, что тяги на низких оборотах вполне хватает. Вместе с тем, двигатель стал более отзывчивым и очень быстро раскручивается до максимальных 8500 об/мин. А при 4000 об/мин его звук становится очень громким, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. При резком старте с пробук-

совкой борется технология Launch control, что существенно улучшает динамику. А она действительно заслуживает уважения: разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а за 9 с купе достигает 200 км/ч. Максимальная скорость превышает 325 км/ч. Расход топлива при этом остался на прежнем уровне – 13,0 л/100 км в смешанном цикле.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает молниеносные переключения передач. Lamborghini Huracan Evo пока доступен только в полноприводном исполнении, но вскоре появится и заднеприводной вариант.

Автомобиль стал маневреннее и увереннее ведет себя на извилистых дорогах благодаря поворачиваемым задним колесам и новой технологии векторизации тяги.





Полный привод – залог хорошего сцепления с дорогой, пусть больше тяги все же передается на задние колеса. Рулевое управление дополнено улучшенным адаптивным электроусилителем, а потому становится острее по мере роста скорости. Карбоново-керамические тормоза диаметром 380 мм спереди и 356 мм сзади позволяют останавливаться со 100 км/ч на участке в 31,9 м.

Lamborghini Huracan Evo получил адаптивные амортизаторы и технологию настройки шасси Anima. В режиме Strada езда мягче, а для преодоления «лежачих полицейских» предусмотрена система подъема передней части и увеличения клиренса. Если же перевести переключатель в положение Corsa, то подвеска становится жестче, руль – острее, а педаль акселератора – отзывчивее. ESC вмешивается позже и позволяет добиться легкого заноса задней оси. Кроме того, в этом случае передачи можно переключать только вручную подрулевыми лепестками.

Новый Lamborghini Huracan Evo уже начали продавать в Европе. Купе немного подорожало и стоит от 220 тыс. евро. Также представлен уже и обновленный кабриолет.



Технические характеристики Lamborghini Huracan Evo

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1422
Длина/ширина/высота, мм	4520/1933/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	150
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов, шт.	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	640 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/83
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/30 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	13,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	220 000
Первое техобслуживание, км	12 000
Периодичность техобслуживания, км	12 000

Volkswagen

ВСЕДО



en T-Cross

рожный брат Polo





Вседорожная линейка Volkswagen сейчас широка как никогда. Она включает флагманский Touareg, семиместный Atlas, пикап Amarok, компактные Tiguan и T-Roc. Теперь в производство поступил самый маленький представитель «семейства» - новый Volkswagen T-Cross.

Volkswagen T-Cross построен на модульной платформе MQB-A0, как и хэтчбек Polo. Он лишь немногим крупнее собрата – достигает 4107 мм в длину и 1756 мм в ширину при такой же колесной базе в 2564 мм. Автомобиль довольно легкий: базовая версия весит 1130 кг.

У вседорожника весьма солидный и мужественный дизайн в стиле старших братьев T-Roc и Tiguan. У него подтянутый профиль с высоким капотом, короткими свесами

кузова и практически вертикальными задними стойками крыши. Традиционное «лицо» Volkswagen сохранено: широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. За доплату предложена светодиодная оптика. Колесные арки слегка выпуклые, а боковины украшены штампованными линиями. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Пятая дверь прикрыта спойлером, а фонари соединены прозрачной вставкой. Версия R-Line узнается по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне Volkswagen T-Cross чувствуется влияние Polo, у которого позаимствованы часть деталей. Можно выбрать яркие мо-

лодежные вставки в цвет кузова или строгие черные лакированные детали. Доступна и светодиодная подсветка. На передней панели господствуют горизонтальные линии. Обод рулевого колеса немного приплюснут снизу. В базовой версии установлены традиционные циферблаты приборов, но за доплату предложена цифровая приборная панель – 11,7-дюймовый дисплей.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 либо 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, но они крупные и рационально упорядочены. Под ними предусмотрена ниша с USB-портом и





опционной беспроводной зарядкой для смартфона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а диапазон регулировок водительского сиденья достаточно широкий. Передние кресла Volkswagen T-Cross традиционно упругие, но зато у них неплохая боковая поддержка. Лучше удерживают спину спортивные сиденья в варианте R-Line. Обзорность во всех направлениях хорошая. За доплату можно выбрать сдвижной подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду на удивление хватает места, особенно если сдвинуть задние сиденья назад (они оснащены горизонтальной регулировкой). Над головой также запас неплохой, а вот ширина салона относительно небольшая, так что сзади гораздо удоб-

нее двоим пассажирам. В зависимости от положения кресел объем багажника равен 385–455 л, а если сложить их – то получится 1281-литровый отсек.

Базовый Volkswagen T-Cross укомплектован электростеклоподъемниками, кондиционером, аудиосистемой, связью Bluetooth, ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон. В самом дорогом варианте Style добавлены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, подогрев передних сидений, системы слежения контроля усталости водителя и соблюдения полосы движения. Список опций включает камеру заднего вида, парковочный автопилот, датчики света и дождя,

систему полуавтономного движения.

На первых порах T-Cross будут оснащать только 1,0-литровыми трехцилиндровыми турбомоторами на 95 и 115 л. с. Более мощный вариант выглядит предпочтительнее. Он обладает резвым характером и быстро раскручивается. На «низах» ощутима турбояма, но зато в среднем диапазоне оборотов двигатель отлично себя проявляет. Пиковые 200 Н·м крутящего момента доступны при 2000–3500 об/мин. Правда, мотор шумноват. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и развивает 193 км/ч. При этом он экономичный благодаря системе глушения мотора при остановках. В городском цикле расход топлива составляет 5,6 л/100 км, а в загородном – 4,5 л/100 км.





Лучшую динамику обеспечит 1,5-литровый 150-сильный турбомотор, который появится со временем. Также обещают 1,6-литровый турбодизель на 115 л. с.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия порадует точностью работы. Альтернативой является 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG. А вот полный привод пока не ожидается даже в качестве опции.

По меркам вседорожников, Volkswagen T-Cross демонстрирует неплохую управляемость. Система XDS имитирует дифференциал повышенного трения. Благодаря ей недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление точное и довольно информативное. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато вседорожник на удивление мало кренится в поворотах. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию: при езде по автострасе ветер и шины не очень слышны.

Новый Volkswagen T-Cross поступит в продажу в Европе с апреля и стоит от 18 тысяч евро.



Технические характеристики Volkswagen T-Cross

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1270
Длина/ширина/высота, мм	4107/1756/1584
Колесная база, мм	2564
Колея передняя/задняя, мм	1534/1512
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	385/1281
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	193
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,6
загородный цикл	4,5
смешанный цикл	4,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 29 100
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Соревнование японских вседорожников



Mitsubishi Outlander

Передний бампер Mitsubishi Outlander
декорирован хромом



Nissan X-Trail

Решетка радиатора Nissan X-Trail укра-
шена V-образным молдингом



Toyota RAV4

Оптика Toyota RAV4 – светодиодная

Вседорожники сохраняют популярность в нашей стране, даже несмотря на незначительное падение продаж новых автомобилей в прошлом году. А ведь бюджетными моделями их никак не назовешь. При этом вопреки всем невзгодам на нашем рынке дебютируют и новые модели вроде Toyota RAV4 пятого поколения. Именно он, а также проверенные Nissan X-Trail и Mitsubishi Outlander являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

В дизайне Mitsubishi Outlander преобладают строгие прямые линии. Тоненькие передние и задние стойки крыши имеют небольшой угол наклона, а профиль подчеркивает широкая плечевая линия. У вседорожника выпуклый передний бампер с немаленьким воздухозаборником. Стильные «клыки» являются своеобразным продолжением хромированной радиаторной решетки. Продолговатые фары – полностью светодиодные. Боковины профилированы, сохранены и раздутые колесные арки, и высокая оконная линия. Пятая дверь прикрыта спойлером и украшена серебристой накладкой, а по краям кузова размещены большие фонари.

Во внешнем виде Nissan X-Trail господствуют стремительные линии и плавные изогнутые формы. Мускулов прибавляют расширенные колесные арки, а короткие свесы делают профиль более подтянутым. Решетка радиатора украшена V-образным хромированным молдингом. Стреловидные фары дополнены ходовыми огнями. Передний бампер по форме напоминает распростертые крылья, а противотуманки теперь прямоугольные. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены новые фонари с прозрачными колпаками. Между ними – хромированная накладка.

Новый Toyota RAV4 радикально изменил-ся внешне, возмужал и стал более атлетичным. Теперь он напоминает рамный вседорожник 4Runner и пикап Тасота. Особенно схожесть заметна в анфас благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам. Оптика, кстати, полностью светодиодная. Свесы кузова укорочены, а колесные арки теперь более выражены. Оконная линия стала ниже, а у задних стоек крыши существенно увеличен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

Nissan – самый крупный в этой тройке: его длина достигает 4690 мм, а колесная база – 2705 мм. У Mitsubishi эти показатели равны 4655 и 2670 мм, соответственно. Toyota – несколько компактнее конкурентов: длина составляет 4600 мм, но расстояние между осями приличная – 2690 мм. Outlander значительно легче соперников – 1495 кг против 1650 кг у RAV4 и 1659 кг у X-Trail.

Внутреннее убранство Mitsubishi – пожалуй, самое лаконичное. Впрочем, салон



Стойки крыши Outlander имеют малый угол наклона



У X-Trail самая большая колесная база – 2705 мм



RAV4 компактнее соперников – 4600 мм



Фонари Mitsubishi соединены хромированным молдингом



Треугольные фонари Nissan расположены по углам кузова



У задних стоек Toyota увеличен угол наклона

декорирован кожей, присутствуют и черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно большое. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Их подсветка – оптитронная, а экран бортового компьютера – цветной. Небольшая центральная панель немного повернута к водителю. На ней размещен 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему, клавиш здесь немного, но оставшиеся переключатели сгруппированы слишком тесно. У рулевой колонки регулируются высота и вылет, а сиденье водителя оснащено электроприводом. Передние кресла достаточно упругие, но зато у них лучшая в этой тройке боковая поддержка. Предусмотрен подогрев сидений и руля. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник, прячущий вместительный бокс. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Салон Nissan декорирован кожей, которую разбавляют серебристые накладки. Передняя панель напоминает распростертое крыло. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Циферблаты приборов получили белую оптитронную подсветку, а клавиши – красную. Внутри спидометра установлен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Между ними находится цветной экран бортового компьютера. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные. У рулевой колонки X-Trail изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены подогревом. Они разработаны совместно со специалистами NASA, а потому уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Высокая посадка способствует хорошей обзорности. Бокс в переднем подлокотнике довольно большой: туда поместится нетбук или планшет.

Во внутренней отделке Toyota использована искусственная кожа. Небольшое рулевое колесо знакомо по Toyota Camry. Показания спидометра выведены на дисплей (вместе с данными бортового компьютера), а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались аналоговыми. К широкой центральной панели сверху крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch 2. Переключатели блока климат-контроля крупные и прорезинены, а вот клавиши аудиосистемы несколько мелковаты. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но больше боковой поддержки им не помешало бы. Они, как и руль оснащены подогревом. Благодаря большей площади остекления улучшена обзорность во всех направлениях. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В центральном подлокотнике увеличен бокс, а два подстаканника теперь

расположены рядом.

На втором ряду в X-Trail места для ног побольше, чем в Outlander и RAV4. Во всех трех автомобилях сзади изменяется угол наклона спинки, а в Mitsubishi и Nissan есть еще и горизонтальная регулировка. Ширина салона в трех автомобилях примерно одинаковая. X-Trail и Outlander в Европе доступны в семиместных версиях, но у нас они не продаются. В Mitsubishi самый большой багажник – 591 л против 580 л в Toyota и 565 л в Nissan. Со сложенными задними сиденьями получается 1741, 1690 и 1982 л, соответственно. У всех трех автомобилей пятая дверь была оснащена электроприводом, а в RAV4 есть датчик открытия.

Для сравнения выбраны равноценные (по стоимости) версии внедорожников – Mitsubishi Outlander 2,4 Ultimate, Nissan X-Trail 2,5 N-Connecta и Toyota RAV4 2,0 Lounge. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками и электроприводом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, датчиками освещения и дождя, связью Bluetooth, системой стабилизации, литыми дисками и круиз-контролем (RAV4 – адаптивным). Mitsubishi и Toyota получили камеру заднего вида, а Nissan – камеры кругового обзора. В Outlander и X-Trail установлены люк в крыше и система мониторинга «слепых» зон. В RAV4 и Outlander по 7 подушек безопасности, против 6 у X-Trail. Toyota также получила системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Для сравнения выбраны бензиновые версии внедорожников. Mitsubishi оснащен 2,4-литровым двигателем, но его мощность – 167 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 222 Н·м достигается при 4100 об/мин. Outlander получил бесступенчатый вариатор, который неплохо настроен и обеспечивает лучшую, чем у конкурентов, динамику. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и способен развить 198 км/ч. Разве что при резком разгоне мотор немного шумоват. А его «аппетит» весьма умеренный – 10,4 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – в загородном. Для Outlander также доступна 2,0-литровая 145-сильная бензиновая «четверка».

Бензиновый 2,5-литровый мотор Nissan развивает 171 л. с. при 6000 об/мин. «Четверку» приходится раскручивать так, как она лучше проявляет себя на высоких оборотах. Крутящий момент у нее самый большой (233 Н·м), но доступен при 4000 об/мин. При разгоне она несколько шумовата. Вариатор работает плавно и хорошо подбирает обороты двигателя. Динамика такая же, как у Mitsubishi – 10,5 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Расход топлива при этом составляет 11,3 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе. Также у нас для внедорожника предложены 2,0-литровый 144-сильный бензиновый мотор и 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с.

У Toyota RAV4 двигатель меньшего объе-



Центральная панель Outlander немного повернута к водителю



Центральная панель X-Trail напоминает щит



Показания приборов в RAV4 выведены на дисплей



У задних сидений Mitsubishi предусмотрена горизонтальная регулировка



На втором ряду Nissan весьма просторно



В Toyota больше всего места над головой

ма 2,0 л. Тем не менее, эта «четверка» самая мощная – 173 л. с. при 6600 об/мин. А вот крутящий момент поменьше, чем у соперников – 203 Н·м при 4400 об/мин. Двигатель стал отзывчивее, хотя его по-прежнему необходимо раскручивать. Зато он работает тихо и отличается плавностью, под стать ему – и бесступенчатый вариатор CVT. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Пусть динамика хуже, чем у конкурентов, зато RAV4 самый экономичный – 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на шоссе. В Украине модель также доступна в 218-сильном гибридном исполнении.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый и предусмотрена функция принудительной блокировки межосевого дифференциала на скорости до 40 км/ч. Самый большой дорожный просвет у Outlander – 215 мм против 210 мм у X-Trail и 195 мм у RAV4.

Mitsubishi Outlander довольно неплох в управлении. Руль с электроусилителем довольно точный, но далеко не самый информативный. Зато он очень легкий и его можно запросто вращать двумя пальцами. Крены в поворотах не слишком большие, как для вседорожника, и при этом комфорт езды на высоте. Даже серьезные выбоины «глотаются» плавно, практически незаметно. А недостаточная поворачиваемость проявляется редко. Шумоизоляция также неплохая – на больших скоростях в салоне тихо.

Ходовая Nissan ориентирована на комфортную езду. Его мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Интересно, что при этом автомобиль не слишком кренится в поворотах – это заслуга пониженного центра тяжести. С недостаточной поворачиваемостью борется система Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на большой скорости, но обратной связи ему не хватает. Шумоизоляция салона хорошая, хотя порой шины дают о себе знать.

Новый Toyota RAV4 стал маневреннее и интереснее в управлении. Система векторизации тяги существенно уменьшает недостаточную поворачиваемость. Инженеры также поработали над рулевым управлением – сделали его точнее и информативнее. Пониженный центр тяжести и расширенная колея помогли уменьшить крены кузова в поворотах. Однако при этом вседорожник остается мягким и комфортабельным и большинство дорожных неровностей плавно поглощаются. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, поэтому внутри теперь тише.

Nissan X-Trail 2,5 N-Connecta самый доступный из трех вседорожников, его цена – 902 тыс. гривен. Toyota RAV4 2,0 Lounge стоит 931 тыс. гривен, а его сильной стороной является экономичность. Цена Mitsubishi Outlander 2,4 Ultimate – 933 тыс. гривен, он привлекает богатой комплектацией.



Багажник Outlander самый большой – 591 л



У X-Trail в распоряжении – 565 л



Объем багажника RAV4 – 580 л

Технические характеристики

Модель	Mitsubishi Outlander	Nissan X-Trail	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1495	1659	1650
Длина/ширина/высота, мм	4655/1800/1710	4690/1830/1740	4600/1855/1685
Колесная база, мм	2670	2705	2690
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1575/1575	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	215	210	195
Объем багажника мин/макс, л	591/1741	565/1982	580/1690
Диаметр разворота, м	10,6	10,8	11,0
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2360	2488	1987
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	167 при 6000	171 при 6000	173 при 6600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	222 при 4100	233 при 4000	203 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Аи-95/65	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	вариатор		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, VDC, AHDC	ABS, EBD, VSC
Размер шин	225/50 R18	225/60 R18	225/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,5	10,5	11,0
Максимальная скорость, км/ч	198	190	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,4	11,3	8,2
загородный цикл	6,8	6,6	5,8
смешанный цикл	8,1	8,3	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	933 000	902 000	931 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный В-класс



Kia Rio

Узкая решетка радиатора Kia Rio сочетается с огромным воздухозаборником в бампере



Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



Volkswagen Polo

Узкая решетка радиатора и продолговатые фары – традиционные черты Volkswagen Polo

Автомобильный В-класс – один из самых популярных сегментов в Западной Европе, а вот на украинском рынке он в последнее время немного сдал позиции. Тем не менее, предложение хетчбэков очень широкое и выбирать есть из чего. Среди подобных моделей – Kia Rio, Peugeot 208 и Volkswagen Polo, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

Peugeot 208 второй генерации вскоре уступит место полностью новой модели. Его дизайн стремительный – с заостренной передней частью, профилированными боковинами и клиновидной оконной линией. Широкая трапецевидная решетка радиатора напоминает улыбку и декорирована хромом. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а «нос» увенчан логотипом французской марки. Расширенные задние крылья плавно переходят в массивный бампер. Также привлекают внимание оригинальные С-образные фонари со светодиодными лампами.

Новый Volkswagen Polo стал серьезнее на вид и теперь еще больше схож со старшим братом Golf. У лобового стекла увеличен угол наклона, а боковины теперь украшены штампованными линиями. Колесные арки стали более выпуклыми. Хотя Polo все равно остается узнаваемым. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере размещены сразу два воздухозаборника. На крыше размещен спойлер, а фонари традиционно установлены по краям кузова хетчбэка.

Kia получился крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. Впрочем, Volkswagen также немаленький – 4053 мм и 2551 мм, соответственно. Длина Peugeot равна 3962 мм, а расстояние между осями – 2538 мм. Французский хетчбэк самый легкий из троих – 1090 кг против 1110 кг у корейской модели и 1180 кг – у немецкой.

В салоне Kia Rio преобладают прямые линии. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage, а



Kia крупнее соперников – 4065 мм в длину



Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг



Volkswagen подрос до 4053 мм в длину



Фонари Rio высоко посажены



По краям кузова 208 размещены С-образные фонари



Пятая дверь Polo сверху прикрыта спойлером

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

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

Материалы отделки салона Volkswagen Polo самые качественные в тройке. Отделка разбавлена черными лакированными поверхностями. В дизайне преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по Volkswagen Golf VII. За доплату предложена цифровая приборная панель, но в данной версии установлены циферблаты приборов, разделенные экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но они крупные и рационально

упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а диапазон регулировок водительского сиденья очень широкий. Передние кресла Polo, как и прежде, упругие, но зато у них неплохая боковая поддержка. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места для ног в Rio немного больше, чем у 208 и Polo. Зато в Volkswagen самое щедрое пространство над головой, а вот в Peugeot оно довольно скромное. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Volkswagen составляет 355 л, у Kia – 325 л, а у Peugeot – 285 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1125, 980 и 1076 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Rio 1,4 Prestige, Peugeot 208 1,2 Allure и Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации. Volkswagen оснащен кондиционером, а два других хэтчбека – климат-контролем. У Peugeot и Kia также есть парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя, а Rio получил еще систему доступа без ключа и камеру заднего вида. У французского и корейского хэтчбеков – по 6 подушек безопасности, а у немецкого – целых 8.

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

Трехцилиндровый двигатель Peugeot 208 объемом 1,2 л выдает 110 л. с. при 5500 об/мин. У него лучшая в тройке тяга на малых оборотах. Максимальные 205 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Двигатель очень эластичный и не очень громкий, ведь его не приходится слишком раскручивать. Хотя вибрации дают о себе знать. А вот 6-ступенчатый «автомат» работает плавно. Peugeot демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость со-



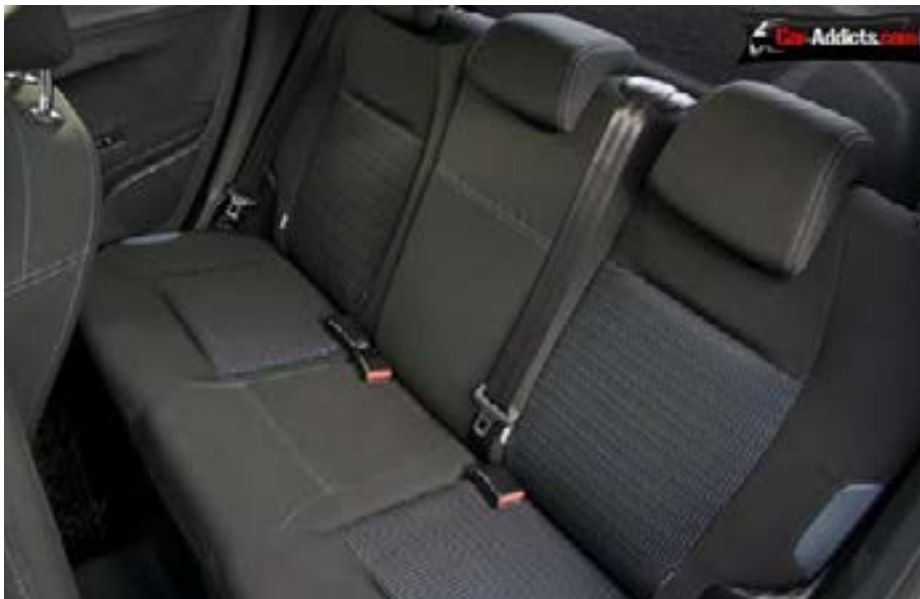
Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Приборы Peugeot размещены очень высоко



У Volkswagen материалы отделки лучше, чем у соперников



На втором ряду Rio больше всего места для ног



На втором ряду 208 вполне просторно



В Polo сзади самое щедрое пространство над головой

ставляет 194 км/ч. В городе хэтчбэк расходует 5,7 л/100 км, а на шоссе – 3,8 л/100 км. В Украине также предлагают атмосферную 82-сильную версию мотора.

Volkswagen, как и Peugeot, получил трехцилиндровый турбомотор, но 1,0-литровый и несколько меньшей мощности – 95 л. с. Пиковый крутящий момент достигает 175 Н·м при 2000 об/мин. Он шумноват, но вибрации не ощутимы. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач и обеспечивает неплохую динамику – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 187 км/ч. При этом Polo весьма экономичный – 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – на трассе. В Украине также предложена версии этого двигателя мощностью 115 л. с.

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

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

Настройки ходовой Volkswagen – компромисс между комфортом и поведением на дороге. Расширенная колея и пониженный центр тяжести поспособствовали улучшению управляемости хэтчбэка. Автомобиль хорошо маневрирует, а его руль точный и достаточно информативный. Сцепление с дорогой также на высоте. Крены кузова при этом небольшие, но вместе с тем, езда не столь упругая, как у предшественника. Также следует отметить качественную шумоизоляцию: Polo является самым тихим из трех хэтчбэков.

Kia Rio 1,4 Prestige наиболее доступный из трех хэтчбэков – 483 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Peugeot 208 1,2 Allure стоит 512 тыс. гривен и привлекает комфортной подвеской. Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline дорожке соперников – 547 тыс. гривен, а преимуществом модели является вместительный багажник.



Объем багажника Kia – 325 л



У Peugeot в распоряжении – 285 л



Багажник Volkswagen самый большой – 355 л

Технические характеристики

Модель	Kia Rio	Peugeot 208	Volkswagen Polo
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1110	1090	1180
Длина/ширина/высота, мм	4065/1725/1450	3962/1739/1460	4053/1751/1461
Колесная база, мм	2580	2538	2551
Колея передняя/задняя, мм	1518/1524	1475/1471	1525/1509
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	163
Объем багажника мин/макс, л	325/980	285/1076	355/1125
Диаметр разворота, м	10,2	10,4	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1396	1199	999
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд,4	В ряд, 3	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	110 при 5500	95 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	133 при 4000	205 при 1500	175 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	4-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/55 R16	195/55 R16	185/70 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,9	9,8	10,8
Максимальная скорость, км/ч	166	194	187
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,2	5,7	5,7
загородный цикл	4,9	3,8	4,0
смешанный цикл	6,1	4,5	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	483 000	512 000	547 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Дизельный D-класс



Ford Mondeo

Узкие фары
Ford Mondeo - светодиодные



Opel Insignia

Широкая решетка радиатора
Opel Insignia напоминает улыбку



Skoda Superb

«Нос» Skoda Superb
украшен логотипом марки

Автомобили D-класса продолжают пользоваться спросом, хотя все больше покупателей отдадут предпочтение не им, а моделям повышенной проходимости. Покупают их и в Украине, ведь большие автомобили с вместительным багажником у нас традиционно популярны. Недавно в этом сегменте в Украине «перезапустили» Opel Insignia второго поколения. Его прямыми конкурентами являются Ford Mondeo и Skoda Superb. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Все три автомобиля являются лифтбэками. Дизайн Ford Mondeo стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми светодиодными фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Новый Opel Insignia возмужал и стал серьезнее на вид, но сохраняет стремительную аркообразную форму крыши. У него длинный капот, клиновидная оконная линия и слегка профилированные боковины. Фирменная широкая решетка радиатора Opel напоминает улыбку и украшена хромированным молдингом с логотипом марки. По бокам от нее – продолговатые светодиодные фары с Г-образными ходовыми огнями. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова сзади расположены крупные фонари.

Skoda Superb выглядит сдержаннее соперников, а в его дизайне преобладают грани. Фирменная «зубастая» решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными изогнутыми ходовыми огнями. В бампере заметен широкий воздухозаборник, а на «носу» расположен логотип Skoda. Капот и боковины выполнены профилированными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Superb несколько компактнее соперников: достигает 4861 мм в длину против достигает 4871 мм у Mondeo и 4897 мм у Insignia. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у Opel – 2829 мм, а у Skoda – 2841 мм. Mondeo, правда, и потяжелее – 1589 кг тогда, как масса Insignia – 1582 кг, а Superb – 1550 кг.

Во внутренней отделке Ford Mondeo сочетаются ткань и кожа, также можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установ-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Opel самый длинный в тройке – 4897 мм



Skoda отличается граненым дизайном



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Пятая дверь Insignia дополнена заостренным спойлером



Ширину задней части Superb подчеркивают стреловидные фонари

лен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Как рулевая колонка, так и передние кресла оснащены электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева как кресел, так и руля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад не несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

В салоне Opel Insignia неплохие материалы отделки, обшит он кожей. Передняя панель теперь по форме напоминает распростертые крылья. Рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. На приборной панели два циферблата соседствуют с жидкокристаллическим дисплеем, на который выведено изображение спидометра. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь значительно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок с электроприводом и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом, как и обод руля. Посадка за рулем довольно низкая ниже, но обзорность от этого не пострадала. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Внутри Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Отделку разбавляют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен цветной дисплей бортового компьютера. Трапецевидная центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а у водительского кресла есть электропривод. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим

жилетом, а в центральном подлокотнике находится немаленький бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног и над головой в Mondeo и Superb несколько больше, чем Insignia. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. В Ford задние кресла получили подогрев. Преимущество Mondeo – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Skoda – 625 л, а в Opel – 490 л. В лифтбэках можно сложить задние сиденья, что увеличит объем до 1446, 1760 и 1450 л, соответственно. Пятая дверь Mondeo получила электропривод.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Lux, Opel Insignia 2,0 D Innovation и Skoda Superb 2,0 TDI Style. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. В Ford и Opel есть круиз-контроль и камера заднего вида, а у Mondeo еще есть парковочный автопилот. У Ford 7 подушек безопасности и надувные ремни, у Opel – 6, а у Superb – 8. Mondeo и Insignia получили системы автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон, а у немецкого лифтбэка также есть системы контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Под капотами автомобилей – четырехцилиндровые 2,0-литровые турбодизели. Мотор Ford Mondeo развивает 180 л. с. при низких 3700 об/мин. У него неплохой крутящий момент в 400 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не дают о себе знать. С ним Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 223 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения передач. В городском цикле лифтбэк расходует 5,9 л/100 км, а в загородном – 4,8 л/100 км. Ford также доступен у нас со 150-сильной версией этого дизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (203 и 240 л. с.).

Турбодизель Opel развивает 170 л. с. У него также крутящий момент в 400 Н·м, но достигается он при более низких 1750-2500 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Такой лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и развивает 226 км/ч. Двигатель работает очень тихо. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи плавно, но не очень быстро. Правда, «аппетит» побольше, чем у конкурентов: 6,7 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе. Также в нашей стране модель предлагают с 1,5-литровым 165-сильным турбомотором.

Турбодизель Skoda мощнее, чем у сопер-



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Opel разделены цифровым спидометром



Приборы Skoda выполнены в классическом стиле



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Insignia ограниченное пространство над головой



На втором ряду Superb весьма просторно

ников – 190 л. с. А вот его максимальный крутящий момент такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. Мотор тихий и плавный. Работает он в связке с хорошо настроенной 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у него очень неплохая – 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. Superb самый экономичный: в городском цикле он расходует 5,4 л/100 км, а в на трассе – 4,1 л/100 км. Лифтбэк также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение держит марку. Его руль точный и весьма информативный благодаря хорошо настроенному электроусилителю. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 17 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Зато кренится в поворотах автомобиль мало. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция салона.

Insignia на первое место ставит комфорт. Его подвеска стала мягче, а потому гораздо лучше справляется с дорожными неровностями, даже несмотря на 18-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. Руль лифтбэка точный и приятно наполнен тяжестью, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне довольно тихо.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость, пусть и не столь увлекательную, как у Ford. Сцепление с дорогой у него на высоте, а система XDS+, имитирует дифференциал повышенного трения и помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,1 м против 11,2 м у Ford и 11,8 м у Opel. Подвеска традиционно упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах лифтбэк не очень сильно. Также следует отметить весьма качественную шумоизоляцию.

Skoda Superb 2,0 TDI Style самый доступный в тройке – 975 700 гривен. Он также привлекает динамикой и экономичностью. Ford Mondeo 2,0 Lux стоит 1 014 400 гривен и отличается богатым оснащением и вместительным багажником. Opel Insignia 2,0 D Innovation несколько дороже соперников – 1 022 800 гривен, а его сильная сторона – комфортная подвеска.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

У Opel в распоряжении 490 л

Объем багажника Skoda – 625 л

Технические характеристики

Модель	Ford Mondeo	Opel Insignia	Skoda Superb
Тип кузова	лифтбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1589	1582	1550
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4897/1863/1455	4861/1864/1468
Колесная база, мм	2850	2829	2841
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1607/1610	1586/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	160	149
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	490/1450	625/1760
Диаметр разворота, м	11,2	11,8	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1997	1956	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3700	170 при 4000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	400 при 2000	400 при 1750-2500	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/62	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-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	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	235/50 R17	235/45 R18	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	8,7	7,7
Максимальная скорость, км/ч	223	226	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,9	6,7	5,4
загородный цикл	4,8	4,3	4,1
смешанный цикл	5,2	5,2	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 014 400	1 022 800	975 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Mini

юбилей массового
британца



Отец Mini Алек Исигонис



Austin Mini 1959 года



Morris Mini Minor
1959 года



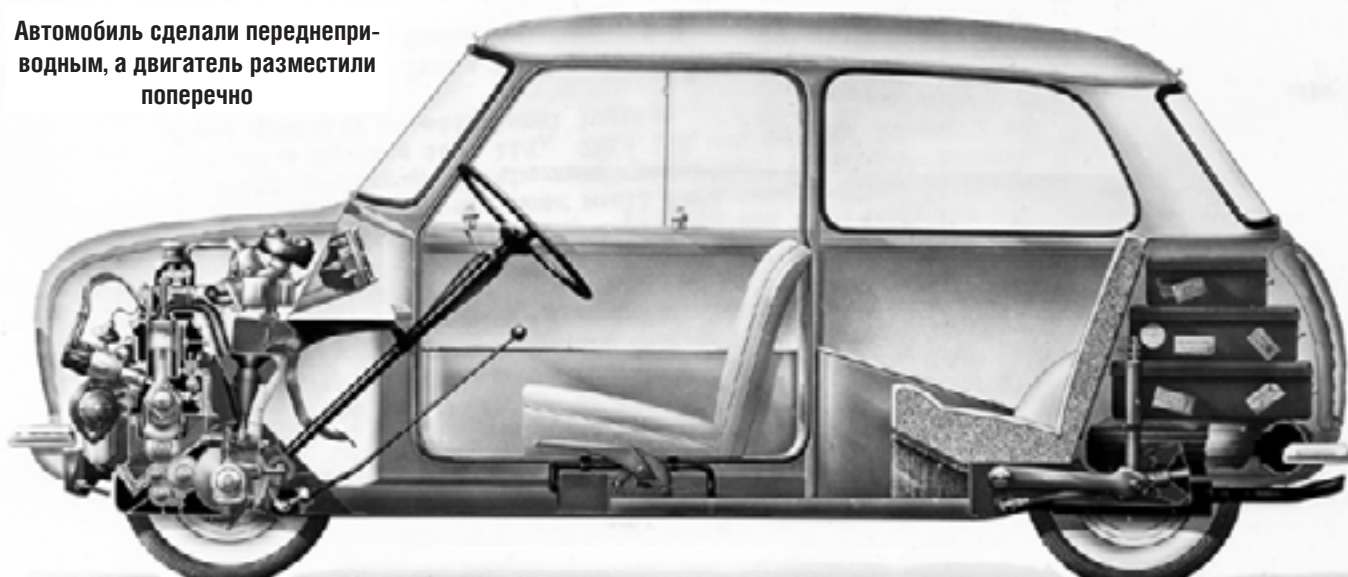
Концепция массового «народного» автомобиля родилась у Генри Форда: его легендарный Ford T посадил Америку на колеса. Со временем идеи Форда прижились во многих странах. В частности, в Германии создали Volkswagen Beetle, в Италии – Fiat 500 и 600, а во Франции – Citroen 2CV. А британским народным автомобилем несомненно стал Mini, празднующий в нынешнем году свое 60-летие.

История Mini начинается в 1956 году. Великобритания уже давно оправилась после Второй мировой, а спортивные модели вроде Jaguar XK140 и Aston Martin DB2 были хорошо известны за пределами Туманного Альбиона. Однако серьезным ударом по автомобильной промышленности страны стал Суэцкий кризис.

Конфликт с Египтом вокруг Суэцкого канала привел к сбою поставок нефти с Ближнего Востока. В стране образовался дефицит бензина, топливо на заправках начали продавать в ограниченном количестве. А дороги заполнили экономные немецкие трехколесные модели с мотоциклетными моторами вроде BMW Isetta или Messerschmidt Kabinroller. Они выглядели забавно, за что их прозвали автомобилями-пузырьками, но зато были очень дешевыми и экономичными. К тому же, власти Лондона жестко урезали места для бесплатной парковки, поэтому страна нуждалась в компактной машине.

Такая ситуация была не по душе главе концерна British Motors Corporation (BMC) Леонарду Лорду. Однажды он в сердцах заявил: «Пусть будут прокляты эти автомобили-пузырьки! Мы должны их согнать с дороги с помощью настоящей компактной модели!» И поручил талантливому конструктору Алеку Исигонису создать такую машину. Требования оказались весьма суро-

Автомобиль сделали переднеприводным, а двигатель разместили поперечно



выми: при длине 3 м, ширине и высоте в 1,2 м она должна была иметь 1,8-метровый салон и помещать четверых. При этом под капотом необходимо еще поместить 1,0-литровый двигатель. Это был самый маленький мотор от BMC, а на разработку нового денег не было.

К разработке модели приступила небольшая команда из пяти с профессионалов. В октябре 1957 года был готов первый прототип новой модели. Ради безопасной управляемости Алек Исигонис выбрал передний привод. Однако в то время большинство подобных моделей (французские Citroen Traction Avant и 2CV, американского Cord 810) использовали такую схему исключительно с продольным расположением двигателя. А в прототипе Исигониса мотор попросту не помещался под капот. Тогда разработчики решили развернуть его и установить поперечно. По сути, они впервые применили компоновку, которая стала традиционной в нынешних переднеприводных моделях.

Механическую 4-ступенчатую коробку

Салон первого Mini весьма спартанский



Универсал Austin Mini Countryman 1960 года





Riley Elf 1961 года



Пикап Mini 1961 года

передач расположили прямо внутри поддона картера, а система смазки была общей с двигателем. Еще одно интересное решение использовали в подвеске автомобиля: вместо традиционных пружин установили компактные резиновые конические блоки. Прототип оснастили очень маленькими 10-дюймовыми колесами, поэтому компании Dunlop пришлось разрабатывать для них специальные шины.

В июне 1958 года новинку показали Леонарду Лорду. Тот проехался на ней всего 5 минут и был так доволен, что тут же принял решение: побыстрее начать серийное производство. Чтобы выполнить поручение, пришлось немного упростить конструкцию. Объем мотора уменьшили с 948 до 848 куб. см.



Mini Moke поначалу создавали для армии

Mini Cooper S 1964 года



Мощность составила 34 л. с., а максимальная скорость упала до 116 км/ч, но зато расход топлива стал меньше – 6,5 л/100 км. Ради снижения стоимости на кузове применили внешние дверные петли дверей, были заметны и широкие сварочные швы. Вес составил всего 600 кг. Боковые стекла не опускались, а сдвигались в сторону. Крышка багажника была закреплена снизу и открывалась, как перчаточный ящик.

Презентация модели состоялась в апреле 1959 года, а продажи стартовали в августе. Интересно, что изначально марки Mini не было: новинка предстала в двух версиях – Austin Mini и Morris Mini-Minor. Они были фактически близнецами и различались разве что формой радиаторной решетки. Однако уже с 1961 года Austin также называли Mini, а с 1969-го это имя закрепилось за маркой.

Поначалу покупатели с недоверием отнеслись к маленькой машинке, однако впоследствии хорошая реклама сделала свое дело. Впервые в истории журналистам предложили автомобили на длительный тест. Не последнюю роль сыграла и низкая цена в 496 фунтов стерлингов (около 6000 долларов по современному курсу). Премьера модели пришлось на период экономического роста и увеличения благосостояния граждан. За первый год производства продали 20 тыс. автомобилей, за второй – уже 100 тыс., а в 1962 году выпустили уже 200 тыс. До 1965 года по миру разбежались свыше миллиона Mini. Британия, а за ней и вся Европа, влюбилась в маленький автомобильчик. Mini стал не просто средством передвижения, а модным аксессуаром.

В BMC не почивали на лаврах и взялись расширить модельный ряд Mini. Сначала в 1960 году представили небольшой коммерческий фургон с удлиненной на 100 мм колесной базой и распашными задними дверями. Он послужил основой для дебютировавшего через год универсала, который известен как Morris Mini Traveller и Austin Mini Countryman. Автомобиль привлекал внима-

Mini Cooper трижды выигрывал Ралли Монте-Карло



Mini 1275GT 1969 года





Innocenti Mini 1977 года



Mini 1984 года

ние оригинальными деревянными молдингами. Затем спроектировали и небольшой пикап грузоподъемностью 250 кг. Эти коммерческие модели выпускались на протяжении двух десятков лет и за это время произвели полмиллиона фургонов, более 200 тыс. универсалов и 58 тыс. пикапов. Они пользовались популярностью у полиции, пожарной охраны и почтовой службы. Показали и более дорогие модификации Mini – Wolseley Hornet и Riley Elf, которые отличались кузовом regt и иной передней частью.

В 1964 году увидел мир вседорожный Mini Моке, созданный специально для британской армии. Он был настолько легкий, что его легко могли десантировать с парашютом. При этом модель оснастили сразу двумя



Кабриолет Mini 1993 года

двигателями: один приводил в движение передние колеса, а второй – задние. Однако военные отказались от Моке из-за малого дорожного просвета, хотя на то время уже выпустили 600 этих вседорожников. Пришлось переделывать их в гражданские автомобили. И Алеку Исигонису это удалось – Моке превратили в пляжные багги. Их производство наладили не только в Великобритании, но и в Австралии и Португалии. Особенно популярными эти автомобили были в Калифорнии и Флориде, а также на островах Карибского бассейна. А когда Моке приобрела актриса Бриджит Бардо, количество его поклонников стало еще больше.

Самой интересной модификацией можно назвать Mini Cooper. Друг Алека Исигониса Джон Купер прославился своими болидами Формулы-1 и спортпрототипами, на его счету – не один чемпионский титул. Именно он увидел потенциал маленькой машинки и взялся за ее доработку. Установили 1,0-литровый двигатель с двумя карбюраторами мощностью 55 л. с. и трансмиссию со «сближенными» передаточными числами. Несколько расширили колею, а на передних колесах появились дисковые тормоза.

В 1962 году сестра британского гоночно-го асса Стирлинга Мосса, Пэт, принесла Mini первую победу в ралли Тюльпанов. Затем подготовили более мощный, 1,1-литровый 70-сильный Cooper S, который в 1964 году сотворил настоящую сенсацию: Пэдди Хопкирк триумфовал в ралли Монте-Карло, обогнав мощный 270-сильный Ford Falcon. Через год его успех повторил финн Тимо Мякинен. В 1966 году Mini снова не было равных, но его неожиданно дисквалифицировали из-за использования запрещенной оптики. Победу отдали французскому экипажу, у которого, кстати, были такие же фары, что спровоцировало настоящий скандал.

На следующий год британцы решили отомстить и Джон Купер просто подготовил новую модификацию с 1,3-литровым двигателем мощностью 76 л. с. Эта маленькая ракета разогналась до 100 км/ч за 11,2 с и достигала 160 км/ч, а путем простых доработок можно было поднять мощность до 100-120 л. с. Через год Mini Cooper реабилитировался, а Рауно Алтонен одержал третью победу в Монте-Карло.

Поначалу планировали изготовить всего 1000 Mini Cooper, но до 1971 года выпустили 100 тыс. штук. Эти автомобили подходили не только для гонок, но и для повседневной езды. На них начинали гоночную карьеру будущие чемпионы Формулы-1 Джеки Стюарт, Джеймс Хант и Ники Лауда.

Конструкцию Mini постоянно модернизировали. Так, в 1963 году предложили мягкую сдвижную крышу, а через год – гидропневматическую подвеску, которая, правда, не прижилась. С 1965 года стала доступна автоматическая трансмиссия, а через два года путем небольших доработок в рулевом управлении диаметр разворота уменьшили с 9,7 до 8,5 м. В 1969 году появился Mini Clubman, удлинненный на 120 мм. Узнать его можно по иной передней части, которая соответствовала современным стандартам безопасности. Представили и универсал, и заряженную версию 1275GT (вместо Mini Cooper).

**Mini второго поколения,
2000 год**



**Финальный Mini Cooper
2000 года**



**Mini Cooper S Clubman
2008 года**



**Mini прославился как
авто Мистера Бина**



Однако новый внешний вид отпугнул многих покупателей – большинство хотело приобрести оригинальный Mini. Его продажи все время росли, а рекордным стал 1971 год, когда с конвейера сошло 318 475 автомобилей. Ни одна британская модель тогда не была столь же массовой. Год спустя уже праздновали выпуск трехмиллионного Mini. Власть оценила заслуги Алека Исси-

гониса, и королева Елизавета II наградила его рыцарским титулом. Сэр Иссигонис в ответ подарил монаршей особе свое творение и лично прокатил ее.

Но не только Елизавета II оценила преимущества этого автомобиля, среди его владельцев – много знаменитостей. Так, каждый из членов «ливерпульской четверки» The Beatles приобрел себе по Mini, несмотря

на то, что в их гаражах стояли и Rolls-Royce Phantom V, и Porsche 911. Их примеру последовали французский певец Шарль Азнавур и вокалист группы Oasis Ноэль Галлахер. Голливудский актер и профессиональный гонщик Стив МакКуин наряду с Ferrari 250GT Lusso и Shelby Cobra купил себе Mini Cooper S. Своеобразной рекламой автомобиля стал кинофильм «Ограбление по-итальянски»,

Mini Countryman 2011 года



Купе Mini, 2011 год



где каскадеры творили настоящие чудеса. Но больше всего он известен, как транспортное средство Мистера Бина.

В Италии на платформе автомобиля создали небольшой хэтчбек Innocenti Mini с моторами мощностью 50 и 65 л. с., а в Великобритании спроектировали более современный Austin Mini Metro. Настоящий Mini пережил их всех и на протяжении десятилетий не терял популярности. С 1992 года он выпускался исключительно с 1,3-литровым 63-сильным двигателем, причем с впрыском топлива и катализатором. Возродили знаменитый Mini Cooper и наконец-то представили полноценный кабриолет,

правда, на заводе Karmanн выпустили всего 414 авто. В списке стандартного оборудования появились магнитола и даже водительская подушка безопасности, а среди опций – кожаный салон. В таком виде автомобиль и встретил XXI век и на заре нового тысячелетия ушел на заслуженный отдых. Последний экземпляр сошел с конвейера 4 октября 2000 года. Всего выпустили 5 387 862 Mini всех модификаций.

На смену классической модели пришел абсолютно другой Mini, созданный под руководством новых владельцев из BMW. Он сохранил стиль знаменитого предшественника, но с технической точки зрения не имел

с ним ничего общего. Модель стала современнее и в версии Cooper S получила 175-сильный компрессорный двигатель. В следующем поколении 2006 года возродили универсал Clubman, добавили вседорожник Countryman, купе и даже электромобиль Mini E.

Сейчас в производстве уже четвертое поколение Mini, а в линейке даже пятидверная версия появилась. У современного Mini есть свои поклонники, но и об оригинальной модели не забывают. Ее ценят, а наиболее редкие версии уже давно стали коллекционными.

Пятидверный Mini четвертого поколения, 2014 год



COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

№4 | апрель | 2018

МИССИЯ
ВЫПОЛНИМА
ЛИЛИЯ
ОЛЕЙНИК

ТЕМА
НОМЕРА
**BUSINESS
TIME**

ГЛАВНЫЙ
«СТРАТЕГ»
AMAZON

BE CHIEF
ENERGY
OFFICER

ЛАЙКИ
И ЖИЗНИ

Я —
БРЕНД



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