

Тест-Драйв

ИЮНЬ 2019



McLaren GT • Renault EZ-FLEX • Citroen 19_19 • Mercedes-Benz ESF • Audi S6 • Hyundai Ioniq • Fiat Argo Trekking • Audi A4 • Ford Focus ST Turnier • Opel Grandland X Hybrid4 • BMW 1 Series • Opel Corsa • Renault Arkana • Rimac C_Two • Audi TT • Jeep Renegade • Mercedes-Benz CLA • Mercedes-AMG GT R Pro • Toyota Camry Hybrid • Kia e-Soul • Ford Ranger Raptor • Jaguar F-Pace SVR • Porsche 911 Speedster • Toyota Supra • Ford Ranger • Mercedes-Benz X-Class • Volkswagen Amarok • Ford Focus • Hyundai i30 • Volkswagen Golf • Honda Civic • Hyundai Elantra • Skoda Octavia • Fiat 500X • Suzuki Vitara • Volkswagen T-Roc • Ford Mustang

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

**Концепт-кар
RENAULT EZ-FLEX:**

коммерческий автомобиль будущего



8

**Концепт-кар
CITROEN 19_19:**

посвящается юбилею марки



12

**Концепт-кар
MERCEDES-BENZ ESF:**

новый уровень безопасности



16

**Премьера
AUDI S6:**

дизельная мощь



20

**Премьера
HYUNDAI IONIQ:**

обновление



24

**Премьера
FIAT ARGO TREKKING:**

во вседорожном стиле



28

**Премьера
AUDI A4:**

модернизация



32

**Премьера
FORD FOCUS ST TURNIER:**

универсал с огоньком



36

**Премьера
OPEL GRANDLAND X HYBRID4:**

гибридный флагман



40

**Премьера
BMW 1 SERIES:**

большие перемены



46

**Премьера
MCLAREN GT:**

скоростное спорткупе для путешествий



52

**Премьера
OPEL CORSA:**

преображение



58

**Премьера
RENAULT ARKANA:**

стильный и недорогой



64

**Премьера
RIMAC C TWO:**

спорткупе будущего



70

**Дебютант
AUDI TT:**

массовое купе



76

Дебютант
JEEP RENEGADE:
младший в линейке



84

Дебютант
MERCEDES-BENZ CLA:
ярче и стремительнее



92

Дебютант
MERCEDES-AMG GT R PRO:
трековый экстремал



100

Дебютант
TOYOTA CAMRY HYBRID:
ставка на экономичность и комфорт



108

Дебютант
KIA E-SOUL:
электромобиль по разумной цене



116

Дебютант
FORD RANGER RAPTOR:
король бездорожья



124

Дебютант
JAGUAR F-PACE SVR:
британская мощь



132

Дебютант
PORSCHE 911 SPEEDSTER:
старая школа



138

Дебютант
TOYOTA SUPRA:
возвращение легенды



146

Сравнительный тест-драйв
FORD RANGER, MERCEDES-BENZ X-CLASS И
VOLKSWAGEN AMAROK:
пикапы с претензией на премиум



152

Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS, HYUNDAI I30 И VOLKSWAGEN
GOLF: новички C-класса против старожила



158

Сравнительный тест-драйв
HONDA CIVIC, HYUNDAI ELANTRA И SKODA
OCTAVIA: самые большие в C-классе



164

Сравнительный тест-драйв
FIAT 500X, SUZUKI VITARA И VOLKSWAGEN
T-ROC: яркие представители сегмента компактных
вседорожников



170

Страницы истории
FORD MUSTANG:
юбилей американского скакуна

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.

Renault



коммерческий

EZ-FLEX



автомобиль будущего



В Renault продолжают развивать линейку концептуальных коммерческих электромобилей EZ. Причем если ранее показывали полностью беспилотные транспортные средства, то теперь подготовили более традиционный автомобиль. Renault EZ-FLEX создан для служб доставки будущего.

К 2030 году в городах будет жить 60% населения Земли, а значит они станут еще более загруженными. Коммерческие автомобили станут меньше и маневреннее. Renault EZ-FLEX – небольшой фургон длиной 3,86 м, шириной 1,65 м и высотой 1,88 м. Диаметр его разворота – всего 9 м.

Лаконичный угловатый дизайн Renault EZ-FLEX продиктован соображениями практичности, а не красоты. У него вертикальные стойки крыши и большое лобовое стекло. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками и не боится царапин. Круглые фары и фонари – полностью светодиодные.

В двухместной кабине – прозрачная крыша. Показания приборов выведены на дисплей, а сенсорный экран мультимедийной системы позволяет, среди прочего, проверять заказы по доставке. Сиденья с интегрированными подголовниками обшиты долговечным сукном, а кресло переднего

пассажира складывается. Погрузочная высота задней двери – 76 см.

Электромобиль оснащен небольшой батареей и способен преодолеть около 100 км без подзарядки. Для городской эксплуатации этого достаточно.

В Renault планируют выпустить лимитированную серию из 12 EZ-FLEX. Их передадут в службы доставки на 2 года для тестирования. Специальное оборудование и датчики будут собирать разного рода информацию о маршрутах, ежедневном пробеге, средней скорости и типе груза.





Citro



посвящае

en 19_19



ется юбилею марки



В нынешнем году марка Citroën празднует свое столетие. Этой дате посвятят целый ряд важных событий и несколько концепт-каров. Одним из них является новый Citroën 19_19: в его названии подчеркнут год основания компании.

Citroën 19_19 – капсула на колесах длиной 4655 мм и шириной 2240 мм при колесной базе в 3100 мм. Кузов автомобиля по форме напоминает фюзеляж самолета, а светодиодные фары и фонари растянуты на всю ширину автомобиля. Частью передней оптики является и логотип Citroën. На боковины могут проецироваться изображения. Колеса у автомобиля – 30-дюймовые, с

шинами размером 255/30 R30 и крыльями мотоциклетного типа.

Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют, что облегчает посадку и высадку. Салон отделан многоцветной тканью. Руль приплюснут сверху и снизу, а также выполнен односпицевым – как на многих Citroën прошлого. Данные проецируются на лобовое стекло, также предусмотрены технология дополненной реальности и искусственный интеллект. Если активировать автопилот, то руль прячется, а передние сиденья раскладываются.

Полноприводной Citroën 19_19 оснащен

двумя электромоторами общей мощностью 456 л. с. и с крутящим моментом в 800 Н·м. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 5 с и развить 200 км/ч.

Аккумуляторная батарея емкостью 100 кВт·ч обеспечивает запас хода в 800 км. А зарядить электромобиль Citroën от быстрой станции на 75% можно всего за 20 минут. К слову, предусмотрена и возможность беспроводной зарядки.

Подвеска Citroën 19_19 снабжена технологией Progressive Hydraulic Cushions (PHC) – амортизаторам со встроенными гидравлическими упорами. Они обеспечивают более плавную езду.





Mercedes



НОВЫЙ у

-Benz *ESF*



ровень безопасности



Время от времени Mercedes-Benz демонстрирует концепт-кары серии ESF, демонстрирующие новейшие разработки в сфере безопасности. Первый такой автомобиль представили еще полвека назад. Новейший представитель этой серии – Mercedes-Benz ESF 2019.

В основе концепт-кара лежит новый Mercedes-Benz GLE с заряжаемой гибридной силовой установкой. Отличить его от серийной модели можно, прежде всего, по отсутствию решетки радиатора. Вместо нее предусмотрен дисплей, на котором высвечиваются предупреждения пешеходам. Кроме того, по бокам появилась дополни-

тельная диодная подсветка. Кстати, светодиодные фары выполнены так, чтобы поменьше слепить окружающих.

В салоне появились новые подушки безопасности, водителя и переднего пассажира и создающие своего рода защитный кокон вокруг задних пассажиров. Кроме того, подушка водителя расположена не в руле, а в передней панели. Дело в том, что Mercedes-Benz ESF 2019 оснастили автопилотом и в автономном режиме руль прячется. Представлено и инновационное детское кресло с технологией Pre-Safe: при риске столкновения она натягивает ремни безо-

пасности. Автомобиль способен распознавать велосипедистов в «слепых» зонах, стоящих на тротуаре у «зебры» пешеходов и другие машины на нерегулируемых перекрестках. О них водителю сигнализирует искусственный интеллект.

Но, пожалуй, самой оригинальной деталью Mercedes-Benz ESF является маленький робот-трансформер. При ДТП он сам выезжает из автомобиля и превращается в знак аварийной остановки.

Хотя многие решения Mercedes-Benz ESF 2019 выглядят необычно, в недалеком будущем они появятся на серийных моделях немецкой марки.







Audi S6

дизельная мощь





Дизельгейт и жесткие экологические нормы пошатнули позиции дизельных двигателей в США и Европе. Тем не менее, спрос на такие модели есть и списывать дизели со счетов еще рано. Это решили доказать в Audi, представив новый S6 – заряженная модель впервые стала дизельной.

Под капотом Audi S6 прячется 3,0-литровый дизельный V6, дополненный двумя турбокомпрессорами, один из которых – электрический. Он развивает 350 л. с. и обладает внушительным крутящим моментом в 700 Н·м при 2500 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон

до 100 км/ч занимает 5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Предусмотрена и небольшая 48-вольтовая гибридная установка, позволяющая расходовать всего 6,3 л/100 км в смешанном цикле.

Естественно, новый Audi S6 получил фирменный постоянный привод Quattro. Также обязательными являются адаптивные амортизаторы и управляемые задние колеса, а за доплату предложены пневмоподвеска, адаптивный задний дифференциал и карбоново-керамические тормоза.

Узнать седан и универсал Audi S6 можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным

передним воздухозаборникам и 20-дюймовым легкосплавным дискам. К тому же, дорожный просвет уменьшен на 20 мм, а на крышке багажника появился небольшой спойлер.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Audi S6 получил спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу. Комплектацию пополнил четырехзонный климат-контроль.

Новый Audi S6 поступит в продажу в Европе с лета по цене от 76 500 евро. Для отдельных стран позже также предложат бензиновую версию с 2,9-литровым 450-сильным турбомотором.







обновление

Hyundai



Ioniq



Hyundai Ioniq – очень необычная модель. Хетчбэк предлагают в трех исполнениях – как электромобиль, обычный либо заряжаемый гибрид. С 2016 года выпустили свыше 60 тыс. автомобилей и теперь все «семейство» прошло обновление.

У Hyundai Ioniq характерный профиль с большими углами наклона стоек крыши и слегка приподнятой задней частью. Заднее стекло состоит из двух частей, разделенных спойлером. Большинство кузовных деталей изготовлены из алюминиевых сплавов. Аэродинамика неплохо проработана: коэффициент лобового сопротивления равен 0,24. Узнать обновленную модель можно по измененной передней части. У автомобиля новые фары, которые могут быть и полностью

светодиодные. Гибридные версии получили свежую решетку радиатора, а у электромобиля вместо нее – пластиковая крышка. Также предложены легкосплавные диски нового дизайна диаметром 15-17 дюймов.

В салоне обод руля выполнен плоским снизу, а приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен новый 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Базовую комплектацию расширили системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя, а среди опций теперь есть технология полуавтономного движения.

Оба гибридных Hyundai Ioniq оснащены 1,6-литровым 105-сильным бензиновым

двигателем с непосредственным впрыском топлива. В стандартной версии в паре с ним работает 43-сильный электромотор, а в заряжаемой – новый 60-сильный. В последнем случае хетчбэк может проехать 52 км в электрическом режиме.

Электромобиль Hyundai Ioniq по-прежнему оснащен 136-сильным мотором, но получил новую аккумуляторную батарею с возросшей до 38,3 кВт·ч емкостью. Запас хода увеличился до 300 км. Кроме того, установлена более эффективная система рекуперативного торможения.

Обновленные гибриды Hyundai Ioniq поступят в продажу с июля, а электромобиль – с сентября. Цена хетчбэка стартует с 25 тыс. евро.





Fiat Argos

BO



о Trekking

вседорожном стиле





Хетчбэк В-класса Fiat Argo представили в 2017 году, как замену модели Punto. Теперь линейку расширил вариант повышенной проходимости, получивший название Trekking.

Fiat Argo выглядит довольно выразительно. Широкая решетка радиатора сочетается с немаленьким воздухозаборником в бампере, а раскосые фары растянуты на выпуклые крылья. Капот и боковины сделали рельефными, а на крыше установлен немаленький спойлер. Пятая дверь также профилирована, а стреловидные фонари высоко посажены. Версия Trekking узнается по защитным пластиковым накладкам на

бамперах, порогах и колесных арках. Кроме того, дорожный просвет увеличен на 22 мм (до 179 мм), а оснащение включает 15-дюймовые легкосплавные диски.

Салон Fiat Argo Trekking декорирован особой тканью, разбавленной ярко-желтыми вставками, а руль с плоским ободом снизу обшит кожей. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера, а к центральной панели прикреплен 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UConnect. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, можно отрегулировать и высоту кресла водителя. Объем багажника равен 300 л.

Комплектация Fiat Argo Trekking включает кондиционер, за доплату предложены система доступа без ключа, климат-контроль, круиз-контроль, системы стабилизации и контроля давления в шинах.

Хетчбэк повышенной проходимости поначалу будут оснащать только 1,3-литровым бензиновым мотором мощностью 109 л. с. Позже линейку возможно расширит вариант с 1,8-литровым 140-сильным двигателем. Можно выбрать 5-ступенчатую механическую трансмиссию или 6-ступенчатый «автомат».

Новый Fiat Argo Trekking поступит в продажу с лета. Стоимость хетчбэка составит от 15 тыс. долларов.







Audi A4

модернизация





Audi A4 представляет немецкую марку в D-классе с 1994 года и является преемницей Audi 80. В 2015 году дебютировало пятое поколение A4, а теперь пришло время для его плановой модернизации.

Одновременно освежили седан и универсал, а также вседорожную версию Allroad. Новый Audi A4 узнается по свежей передней части в стиле младшего брата A1. У него увеличена решетка радиатора и новые продолговатые фары. Причем, теперь оптика полностью светодиодная уже в базовой версии. Кроме того, у автомобиля теперь слегка расширены крылья, а штампованные линии с боковин убрали. Сзади обращают на себя внимание освеженные продолговатые фонари.

В салоне по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Audi A4 получил новое трехспицевое рулевое колесо. Как и ранее, можно выбрать традиционные циферблаты приборов или цифровую панель – 12,3-дюймовый дисплей. На центральной панели появился новый 10,1-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. К слову, ее меню улучшено, доработана и спутниковая навигация. Список опций пополнил адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок.

Отныне почти все двигатели дополнены небольшой 48-вольтовой гибридной установкой, что сделало их экономичнее. На выбор предложены 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 150, 190 и 245 л. с., а также турбодизели объемом 2,0 л (136,

163 и 190 л. с.) и 3,0 л (231 л. с.).

Особняком стоит заряженный Audi S4, который помимо бензиновой 354-сильной «шестерки» объемом 3,0 л получил теперь еще и 347-сильный турбодизель такого же объема. Динамика у нового варианта не особо хуже – 4,8 с до 100 км/ч против 4,7.

Для разных версий доступны 6-ступенчатая «механика», 8-ступенчатый «автомат» либо 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Как и прежде, есть варианты с передним и полным приводом. Среди дополнительного оборудования – адаптивные амортизаторы и технология изменения настроек шасси.

Обновленный Audi A4 поступит в продажу с лета. Стоимость автомобиля в Европе останется прежней – от 33 тыс. евро.







Ford Focus **ST** Turnier



универсал с огоньком



Заряженный Ford Focus ST известен с 2002 года и первое время был доступен только с кузовом хэтчбэк. Однако с 2011 года предлагают и универсал Ford Focus ST Turnier. Эту традицию решили продолжить и в новом поколении Focus.

Как и хэтчбэк, новый Ford Focus ST Turnier доступен в двух версиях. Бензиновый универсал оснащен 2,3-литровым турбомотором от Focus RS. Однако в ST он менее мощный – 280 л. с. и 420 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6 с. Альтернатива – 2,0-литровый турбодизель на 190 л. с.

Помимо 6-ступенчатой механической трансмиссии с функцией синхронизации оборотов двигателя при переключениях предложен новый 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Бензиновую модифи-

кацию оснастили электронным дифференциалом повышенного трения, а дизельный – системой векторизации тяги.

Подвеску и рулевое управление универсала перенастроили. Появилась система изменения настроек двигателя и шасси со спортивным и трековым режимами, а в 2,3-литровой версии есть еще и адаптивные амортизаторы. Установлены и новые тормоза диаметром 330 мм спереди и 302 мм сзади.

Новый Ford Focus ST Turnier легко отличить от стандартного универсала. У него особая широкая решетка радиатора, аэродинамический обвес и увеличенный спойлер на крыше. Из заднего бампера выглядывают две выхлопных трубы. Клиренс уменьшен на 10 мм, а стандартные колесные диски –

18-дюймовые.

Салон декорирован кожей и алькантарой, а на передней панели появились вставки «под карбон». Педали украшены металлическими накладками. Установлены спортивные сиденья Recaro и руль с плоским ободом снизу. Показания приборов проецируются на лобовое стекло, а бортовой компьютер теперь отображает данные о давлении масла и наддува. Преимущество универсала – вместительный 608-литровый багажник. Комплектация включает парковочный автопилот, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль и систему автоматического торможения.

Универсал Ford Focus ST поступит в продажу с лета и будет немного дороже хэтчбэка – от 39 300 долларов.





Opel Grandland

гибридный флагман



nd X Hybrid4





Opel Grandland X появился в 2017 году, как преемник модели **Antara**. Он стал одной из первых моделей, созданных вместе с новыми владельцами из концерна **PSA Group**. Теперь же партнеры помогли создать заряжаемую гибридную версию внедорожника – **Grandland X Hybrid4**.

Силовая установка позаимствована у Peugeot 3008, с которым Grandland X делит платформу. Передние колеса вращают 1,6-литровый бензиновый турбодвигатель на 200 л. с. и 109-сильный электромотор, еще один электрический мотор такой же мощности установлен на задней оси. Суммарная отдача гибридной силовой

установки составляет 300 л. с., а заявленный расход топлива – 2,2 л/100 км. К тому же, именно Opel Grandland X Hybrid4 является единственной полноприводной модификацией в линейке модели. Предусмотрен и специальный внедорожный режим.

Аккумуляторная батарея на 13,2 кВт·ч позволяет проехать до 50 км в электрическом





режиме. Полностью зарядить гибрид от домашней электросети можно менее, чем за 2 часа. Также появилась система рекуперативного торможения, подзаряжающая батарею.

С виду гибрид Opel Grandland X не отличается от стандартной модели. Разве что оптика является полностью светодиодной

да 19-дюймовые легкосплавные диски установлены. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

В салоне отличий побольше. Новый Opel Grandland X Hybrid4 получил рулевое колесо с плоским ободом снизу и изогнутый селектор 8-ступенчатой автоматической трансмиссии как у того же Peugeot 3008. Также

немного изменено меню мультимедийной системы.

Opel Grandland X Hybrid4 поступит в продажу с осени, как флагманская версия модели. Стоимость вседорожника составит около 40 тыс. евро.



BMW 1 S

большие перемены



eries





Первый BMW 1 Series в 2004 году обозначил приход немецкой марки в С-класс. На протяжении 15 лет модель выделялась нетипичной для этого сегмента переднеприводной компоновкой. Однако в Мюнхене совершили небольшую революцию: новый BMW 1 Series третьего поколения стал переднеприводным.

«Единичка» теперь построена на платформе мини-вэна BMW 2 Series Active Tourer и стала компактнее. Длина автомобиля уменьшена до 4319 мм, а колесная база – до 2670 мм. При этом он шире (1800 мм) и

выше – 1434 мм.

Пока рассекречена только пятидверная версия, а трехдверный вариант не подтвержден. Дизайн BMW 1 Series также претерпел изменения: капот укоротили, форма крыши теперь более покатая, а оконную линию сделали клиновидной. Фирменная решетка радиатора увеличена в размерах, а фары стали более раскосыми и являются светодиодными. Сзади обращают на себя внимание увеличенные фонари.

В салоне перемены не столь радикальные. Здесь по-прежнему господствуют горизон-

тальные линии, а центральная панель повернута к водителю. Впрочем, теперь в качестве опции предложены цифровая панель приборов и проекционное отображение данных на лобовое стекло, а дисплей мультимедийной системы увеличен до 10,25 дюйма. На втором ряду стало просторнее, а объем багажника вырос до 380 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация BMW 1 Series отныне включает систему автоматического торможения, а среди опций появились







парковочный автопилот, панорамная крыша, система доступа без ключа со смартфона и технология полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат пять двигателей. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (306 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (116 л. с.)

и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Самый мощный BMW M135i разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с и способен развить 250 км/ч.

Флагманская версия, кстати, является полноприводной. Для хетчбэка доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцепле-

ниями. Автомобиль получил систему векторизации тяги, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый BMW 1 Series официально представят 25 июня. С осени он поступит в продажу по цене от 28 200 евро.

Технические характеристики BMW 1 Series

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4319/1800/1434
Колесная база, мм	2670
Объем багажника, л	380/1200
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1750-4500
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	28 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

McLaren

скоростное спорткупе д



GT

для путешествий





В McLaren продолжают активно расширять свою линейку. Сейчас он состоит из четырех различных «семейств» моделей. Вскоре к ним присоединится абсолютно новое купе McLaren GT. Как и флагманский Speedtail, оно является туристической моделью для дальних путешествий. Собственно, его название и расшифровывается как Gran Turismo.

Хотя большинство автомобилей такого

класса являются переднемоторными, новый McLaren GT остается среднемоторным. В его основе лежит карбоновый монокок, поэтому довольно крупный (4,68 м) автомобиль весит 1530 кг.

Дизайн McLaren GT не столь яркий, как у собратьев, хотя фирменный стиль узнается. У купе характерные раскосые фары со светодиодной оптикой и знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. Двери, конеч-

но же, поднимаются вверх, как у всех McLaren. За доплату предложена прозрачная крыша с возможностью изменения степени тонировки нажатием кнопки. Сзади обращает на себя внимание заостренный спойлер.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминия и полированный алюминий. Руль скошен снизу, а селектор трансмиссии – кнопочный. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, а большую часть







узкой центральной панели занимает сенсорный дисплей новой мультимедийной системы, которую в будущем получат все McLaren. У купе просторный салон и сразу два багажника: задний на 420 л и передний 150-литровый. Комплектация включает двухзонный климат-контроль, спутниковую навигацию и аудиосистему с 12 динамиками.

Купе McLaren GT получило 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, развивающий 620 л. с. и обладающий 630 Н·м крутящего момента. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с, а до 200 км/ч – за 9 с. Максимальная скорость составляет 326 км/ч. При этом средний расход топлива – 11,9 л/100 км. Поскольку новый McLaren GT – туристическая модель, то его подвеска комфортнее, чем у собратьев. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, а клиренс регулируется в пределах 110-130 мм. Карбоново-керамические тормоза позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 32 м. Продажи McLaren GT начнутся в конце 2019 года. Стоимость купе составит 198 тыс. евро.

Поскольку новый McLaren GT – туристическая модель, то его подвеска комфортнее, чем у собратьев. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, а клиренс регулируется в пределах 110-130 мм. Карбоново-керамические тормоза позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 32 м. Продажи McLaren GT начнутся в конце 2019 года. Стоимость купе составит 198 тыс. евро.

Технические характеристики McLaren GT	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1530
Длина/ширина/высота, мм	4680/2010/1210
Клиренс (дорожный просвет), мм	110-130
Объем багажника, л	420+150
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	620 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	630 при 5500-6500
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	225/35 ZR20 спереди, 295/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	326
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	11,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	198 000

Opel Corsa



Са преображение









Opel сейчас переживает эпоху перемен. Под крылом новых владельцев из концерна PSA Group создается современный модельный ряд марки. Одним из его представителей станет новый Opel Corsa шестого поколения. Это одна из самых массовых моделей Opel: с 1982 года

выпущено уже 13,6 миллиона автомобилей.

Opel Corsa теперь делит платформу с новым Peugeot 208. Хетчбэк подрос до 4,06 м, но при этом стал ниже сразу на 48 мм и легче предшественника примерно на 100 кг. Дизайн стал эмоциональнее и выдержан в духе Opel

Crossland X и Grandland X – с широкой решеткой радиатора и профилированными боковинами. Фары Corsa могут быть светодиодными и матричными. Задние стойки по дизайну напоминают плавники акулы, а пятая дверь выполнена рельефной. На крыше размещен спойлер.





Материалы отделки салона стали лучше. В более дорогих версиях предусмотрена цифровая панель приборов. Обращает на себя внимание и изогнутый селектор трансмиссии, как в Citroen C5 Aircross. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей с диагональю 7 либо 10 дюймов. Посадка за рулем стала ниже на 28 мм. Новый Opel Corsa просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 309 л. Список опций по-

полнили адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, Wi-Fi и система распознавания дорожных знаков.

Как ни странно, первым дебютировал электромобиль Opel e-Corsa. Он оснащен 136-сильным мотором и способен разогнаться до 100 км/ч за 8,1 с. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 50 кВт·ч обеспечивает запас хода в 330 км, а подзарядить ее на 80% от быстрой станции можно за полчаса.

Позже также представят версии Opel Corsa с бензиновыми 1,2-литровыми трехцилиндровыми двигателями мощностью 75, 100 и 130 л. с., а также с 1,5-литровым 100-сильным турбодизелем. Ожидается и мощный Opel Astra OPC.

Новый Opel Corsa поступит в продажу с лета. Стоимость хетчбэка составит примерно от 15 тыс. евро, но электромобиль будет в два раза дороже – 31 тыс. евро.

Технические характеристики Opel e-Corsa

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина, мм	4060
Объем багажника мин/макс, л	309
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.,	136
Макс. крутящий момент, Н·м, при об/мин	260
Емкость батареи, кВт·ч	50
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
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, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,1
Дальность пробега, км	330
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе) евро	31 000



Renault Ark



стильный и недорогой
кача



Купеобразные вседорожники становятся все популярнее. Причем если ранее подобные модели в основном предлагали в премиум-сегменте, то теперь есть и более доступные варианты в бюджетном сегменте. Так, в линейке Renault появился новый Arkana.

Вседорожное купе Renault Arkana является близким родственником вседорожника Duster. Хотя оно покрупнее собрата – достигает 4543 мм в длину при колесной базе в 2721 мм. Да и дизайн совсем не такой, как в собрата. Во внешнем виде преобладают плавные формы, а аркообразная крыша и заостренная задняя часть делают силуэт очень динамичным. В духе Renault Megane

фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату могут быть и полностью светодиодными. Оконная линия довольно низкая, а задние крылья серьезно расширены. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Флагманский вариант оснащен 17-дюймовыми легкосплавными дисками.

Отделку салона разбавляют черные лакированные вставки. В более дорогих версиях на центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Easy Link и можно изменять цвет подсветки салона. Объем багажника составляет 508 л. Обод руля, а также передние и задние сиденья могут быть оснащены подогревом. Среди других доступ-

ных опций – камеры кругового обзора, климат-контроль, круиз-контроль с ограничителем скорости, аудиосистема Bose и система слежения за «слепыми» зонами.

Поначалу на выбор будут предложены два бензиновых двигателя. Атмосферная «четверка» объемом 1,6 л развивает 115 л. с., а 1,3-литровый турбомотор – 150 л. с. Доступны механическая коробка переключения передач или вариатор, передний либо полный привод. Дорожный просвет, кстати, равен 208 мм.

Новый Renault Arkana ориентирован на развивающиеся страны и поступит в продажу с лета. Базовая версия будет стоить 22 тыс. долларов.





Технические характеристики Renault Arkana

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4543/1820/1576
Колесная база, мм	2721
Клиренс (дорожный просвет), мм	208
Объем багажника, л	508/1333
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1332
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1600
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,0
Стоимость автомобиля, долларов	18 000 – 23 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Rimac C



Two

спорткупе будущего









Хорватская компания Rimac молода, но уже успела зарекомендовать себя скоростным электрическим купе Concept One. Теперь пришла очередь его преемника: после серии предсерийных концепт-каров эстафету принимает новый Rimac C_Two.

Rimac C_Two отличается стремительным дизайном с клиновидной формой «носа» и сдвинутым вперед пассажирским отсеком. Ничего не выдает, что перед нами электрическая модель, ведь даже воздухозаборники в боковинах присутствуют, как в бензиновых среднемоторных автомобилях.

Впрочем, здесь они призваны улучшить аэродинамику и оптимизировать прохождение потоков воздуха. Раскосые фары и изогнутые фонари – полностью светодиодные. Сзади установлено регулируемое антикрыло.

В основе C_Two лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и кузовные панели. Тем не менее, 4,75-метровый автомобиль весит целых 1950 кг – это обусловлено тяжелыми аккумуляторными батареями. Зато продумана аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления очень низкий – 0,28.

Двери поднимаются вверх, чтобы облегчить посадку и высадку в низкий автомобиль. Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон. Обод руля скошен снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Сенсорный экран заменяет клавиши на центральной панели, а еще один монитор отведен пассажиру – он также может следить за скоростью или зарядом батареи. Оборудование Rimac C_Two включает систему автоматического торможения и автопилот.

Четыре электромотора (по одному на колесо) суммарно развивают 1914 л. с. и обеспечивают 2300 Н·м крутящего момента.





Разгон до 100 км/ч занимает 1,97 с, а 300 км/ч Rimac C_Two достигает за 11,8 с. Максимальная скорость составляет 412 км/ч, то есть хорватское купе сможет соперничать с Tesla Roadster.

Аккумуляторная батарея емкостью 120 кВт·ч обеспечивает запас хода в 650 км. Зарядить

электромобиль на быстрой станции на 80% можно за полчаса.

Естественно, электромоторы обеспечивают полный привод, предусмотрена и функция векторизации тяги. C_Two также получил адаптивные амортизаторы, а за замедление отвечают карбоново-керами-

ческие тормозные диски диаметром 390 мм.

Всего планируют выпустить 150 Rimac C_Two, а производство стартует в 2020 году. Купить электромобиль можно будет за 1,8 млн. евро.

Технические характеристики Rimac C_Two

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1950
Длина/ширина/высота, мм	4750/1986/1208
Колесная база, мм	2745
Двигатель	
Тип	Электрический (4)
Макс. мощность, л. с.	1914
Макс. крутящий момент, Н•м	2300
Емкость батареи, кВт•ч	120
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	4
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	1,97
Максимальная скорость, км/ч	412
Запас хода, км	650
Стоимость автомобиля в Европе, евро	1 795 500

Audi TT

массовое купе







В это трудно поверить, но Audi TT уже отпраздновал свое 20-летие. Автомобиль стал, пожалуй, одной из самых ярких моделей, созданных на платформе Volkswagen Golf. Автомобиль привлекает не только дизайном, но и характеристиками. При этом он массовый – уже выпущено свыше 600 тыс. машин. По случаю юбилея нынешнее, третье, поколение модели освежили.

Основные черты дизайна Audi TT неизменны на протяжении 20 лет. Купе сохраняет характерный силуэт с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и изгибом крыши. Хотя внешнем виде модели первого

поколения господствовали элегантные плавные линии, а сейчас преобладают грани. Колесные арки традиционно немного расширены, сохранен и фирменный серебристый лючок бензобака. Модель 2019 года можно узнать по измененной широкой решетке радиатора и новым узким фарам. Оптика, кстати, теперь является светодиодной во всех TT, а за доплату доступны фары с активной матрицей. Задний спойлер приподнимается на скорости 120 км/ч. По краям кузова размещены новые прямоугольные фонари, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Заряженный Audi TTS легко отличить по

аэродинамическому обвесу, заниженному на 10 мм дорожному просвету и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В отделке салона уже в базовой версии сочетаются кожа и алькантара, довольно много и алюминиевых вставок. На порогах и педалях заметны металлические накладки. Передняя панель напоминает крыло самолета, а новые вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы.

Показания приборов выведены на 12,3-дюй-





мовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Он же служит экраном мультимедийной системы MMI, ведь на центральной панели монитора нет. Навигация в меню осуществляется с помощью клавиш на руле или по средствам опциональной сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами.

Центральная панель немного повернута к водителю. Круглые вентиляционные дефлекторы напоминают авиационные турбины, а внутрь их помещены кнопки управления кондиционером и подогревом сидений. Переключатели крупные и удобные в пользовании.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Посадка в TT, как заведено, низкая. Сиденья первого ряда с интегрированными подголовниками комфортабельные и хорошо удерживают спину. В TTS предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. В любом случае есть подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду комфортно будет только детям. Места над головой остается весьма скромным. Объем багажника купе составляет 305 л в обычном состоянии и 712 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация купе включает

систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики дождя и света, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В TTS добавлены электропривод сидений, спутниковая навигация и парктроник. Перечень опций включает Wi-Fi, парковочный автопилот, системы слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения.

Отныне купе и кабриолет Audi TT предлагают только с бензиновыми турбомоторами, а от дизельной версии отказались. На выбор предложены три 2,0-литровых двигателя





мощностью 197, 245 и 306 л. с. Последний вариант устанавливают на Audi TTS. Мотор быстро реагирует на нажатие педали акселератора и легко набирает обороты. Он очень эластичный, ведь 400 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2000-5300 об/мин. А при открытии перепускного клапана в выхлопной системе его звук становится громким и сочным. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом расход топлива очень умеренный – 9,0 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – в загородном.

Чуть позже в продажу поступит и самый мощный вариант – обновленный Audi TT RS с 2,5-литровым пятицилиндровым двигателем на 400 л. с.

Как и ранее, автомобиль можно выбрать с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями S tronic. «Механика» порадует точностью работы, а козырь S tronic – молниеносные переключения. Полный привод предложен за доплату, а вот в TTS он предусмотрен по умолчанию.

Конечно, с обеими ведущими осями TT демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, но и переднеприводные модификации неплохо себя проявляют. Побороть недостаточную поворачиваемость призван электронный дифференциал повышенного трения. Разве что дизельная версия заходит в поворот широко, ведь ее «нос» тяжелее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и довольно информа-

тивное, а на больших скоростях наполняется тяжестью. У TTS пружины подвески более жесткие, что ощутимо на дорогах низкого качества. Зато установлены адаптивные амортизаторы. Также его оснащение включает технологию настройки шасси Audi drive select со спортивным, комфортным и экономными режимами. Она позволяет изменять чувствительность педали акселератора, остроту руля, характеристики трансмиссии S tronic и полного привода. Тормоза обеспечивают хорошее замедление. Шумоизоляция салона неплохая, хотя на скорости 130 км/ч ветер все же дает о себе знать.

Новый Audi TT уже поступил в продажу в Европе. Стоимость начальной версии купе составит 36 тыс. евро, а TTS – 54 тыс. евро.

Технические характеристики Audi TTS

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1480
Длина/ширина/высота, мм	4177/1832/1353
Колесная база, мм	2505
Колея передняя/задняя, мм	1572/1552
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	305/712
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000-5300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,0
загородный цикл	6,0
смешанный цикл	7,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	36 000 – 57 200
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jeep Ren



megade

младший в линейке





Сейчас линейка Jeep широка как никогда, а младшим ее представителем является вседорожник Renegade. Он известен с 2014 года, а теперь прошел небольшое обновление.

Хотя Jeep Renegade и меньше собратьев, одного взгляда достаточно, чтобы понять: перед нами именно Jeep. Во внешнем виде преобладают прямые линии и углы. Передние и задние стойки крыши практически вертикальные, поэтому у вседорожника классический двухобъемный профиль. Свесы кузова небольшие, а крылья серьезно расширены. В знакомом стиле выполнена и решетка радиатора Jeep. Она, кстати,

обновлена, как и круглые фары. За доплату оптика теперь может быть и полностью светодиодной. Несколько изменен и передний бампер, а нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Обновленные фонари дополнены X-образным узором – как на канистрах для топлива.

Вседорожная версия Renegade Trailhawk несколько отличается от стандартной модели. Ее дорожный просвет увеличен с 205 до 220 мм, а днище защищено металлическими пластинами. Передний и задний бампе-

ры несколько скошены снизу, что увеличило углы въезда и съезда до 30 и 34 градусов, соответственно. Также установлены высокопрофильные покрышки размером 215/60 R17 с глубоким протектором.

Renegade – создали в сотрудничестве с Fiat, а платформу он делит с Fiat 500X. Автомобиль достигает 4236 мм в длину при колесной базе в 2570 мм. Начальная переднеприводная версия весит 1395 кг. За доплату теперь доступны легкосплавные диски диаметром до 19 дюймов.

Двери Jeep Renegade открываются практически на прямой угол, что облегчает посадку и высадку. Передняя панель – рельеф-





ная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на ободе в районе хвата рук предусмотрены напыльы. Во всех версиях, кроме базовой, обод обшит кожей. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера (он также может дублировать данные навигационной системы). В тахометре «красная» зона несколько размыта.

Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 («с 1941 года»), что подчеркивает почти 80-летнюю историю Jeep. Ниже установлен новый 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной систе-

мы UConnect. Измененные клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные при пользовании на ощупь. Здесь же расположен и переключатель режимов полноприводной трансмиссии.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом. Впрочем, спасают большие зеркала заднего вида. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты.

Поскольку автомобиль высокий, то места

над головой более, чем достаточно. А вот пространство для ног сзади не настолько щедрое. К тому же, салон не очень широкий в районе плеч, поэтому на втором ряду комфортнее двоим, а третий пассажир будет стеснен.

Объем багажника составляет 351 л в обычном состоянии и 1297 л – со сложенными задними креслами. Пол в отсеке – двухсторонний и прорезинен снизу. Однако проем пятой двери довольно узкий.

Начальный Jeep Renegade Sport оснащен электростеклоподъемниками, кондиционером, аудиосистемой, связью Bluetooth, 16-дюймовыми легкосплавными дисками.









Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самой дорожной версии Trailhawk добавлены двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, парктроник, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает систему бесключевого доступа, биксеноновые фары, электропривод водительского кресла, обогрев передних сидений и рулевого колеса, камеру заднего вида. Также доступна съемная пластиковая секция крыши.

Линейка двигателей претерпела изменения. Базовым теперь является 1,0-литровый 120-сильный трехцилиндровый турбомотор, однако вседорожнику его не всегда хватает. Выше в иерархии стоит 1,3-литровая «четверка» в версиях на 150 и 180 л. с. Она отличается бодрым характером и быстро раскручивается, да и крутящий момент приличный – 270 Н·м при 1850 об/мин в обеих версиях. Правда, «четверка» доволь-

но-таки громкая. Мотор тяговитый, но не очень отзывчивый и слишком громкий. Зато динамика неплохая: 180-сильный вариант разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с и достигает 201 км/ч. Да и расход топлива небольшой – 9,0 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 120 л. с. и расходует в среднем 4,9 л/100 км. Также предложены 2,0-литровые моторы мощностью 140 или 170 л. с. У обоих вариантов 350 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. По трассе можно передвигаться со скоростью 110 км/ч при всего 1900 об/мин. Но моторы довольно шумные, особенно на холостых оборотах. У 170-сильной модификации разгон до 100 км/ч занимает 8,9 с, а максимальная скорость – 190 км/ч. В городе вседорожник расходует 8,0 л/100 км, а на шоссе – 5,6 л/100 км.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точность при переключении и короткий ход рычага. Для ряда версий предлагают 6-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, а вот 180-сильный бензиновый

турбомотор и 2,0-литровые турбодизели комплектуют 9-ступенчатым «автоматом». К слову, только эти версии являются полноприводными. В Renegade Trailhawk заднюю ось можно подключить принудительно, а первая передача в «автомате» – понижающая. Установлены технология помощи на крутом спуске (Hill Descent Control) и система Selec-Terrain с режимами для езды по песку, грязи, снегу и камням.

Ходовая вседорожника настроена на комфорт. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда, длинноходная подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Автомобиль довольно маневренный: диаметр его разворота – 10,8 м. Курсовая устойчивость также не вызывает вопросов. Однако, на больших скоростях дают о себе знать аэродинамические шумы.

Обновленный Jeep Renegade в Европе продают по цене от 20 700 евро, а вот Trailhawk обойдется в 35 700 евро.

Технические характеристики Jeep Renegade

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1505/2020	1660/2170
Длина/ширина/высота, мм	4236/1806/1697	
Колесная база, мм	2570	
Колея передняя/задняя, мм	15470/1540	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	220
Объем багажника, л	351/1297	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1332	1956
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 5750	170 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	270 при 1850	350 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Дт/48
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	205/70 R16	215/65 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5	8,9
Максимальная скорость, км/ч	201	190
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,0	8,0
загородный цикл	7,4	5,6
смешанный цикл	8,0	6,6
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 700 – 35 700	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-Benz ярче и стремительнее



enz CLA





Mercedes-Benz CLA появился в 2013 году, как четырехдверная версия A-Class. Автомобиль изначально позиционировали, как спортивный седан и он оказался популярным – выпустили 750 тыс. CLA. Но теперь в линейке появился новый Mercedes-Benz A-Class Sedan. Тем не менее, от CLA не отказались и представили его второе поколение.

Чтобы новый Mercedes-Benz CLA не путали с A-Class Sedan, автомобиль решили сделать ярче и стремительнее. Теперь это четырехдверное купе с еще более покатой крышей и высокой оконной линией. Передняя часть выполнена в духе старшего брата Mercedes-Benz CLS. Широкая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой по центру сочетается со слегка раскосыми светодиодными фарами. Колесные арки стали более раздутыми, а у боковых окон отсутствуют рамки. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а продолговатые фонари визуально расширяют

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

Седан Mercedes-Benz CLA подрос на 50 мм в длину (4688 мм) и на столько же в ширину (1830 мм), а его колесная база выросла на 30 мм – до 2729 мм. Следует отметить отличную аэродинамику: коэффициент лобового сопротивления равен 0,23, то есть это один из самых обтекаемых серийных автомобилей.

Компоновка салона также знакома по Mercedes-Benz A-Class. Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а у подсветки изменяется цвет (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в

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

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

Рулевая колонка Mercedes-Benz CLA регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Пакет AMG Line подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой. Обзорность несколько ограничена из-за высокой оконной линии. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места над головой немно-





го больше, чем в хетчбэке, а вот пространство для ног примерно такое же. Сзади комфортнее двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника составляет 460 л, а его крышка может быть снабжена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальная комплектация Mercedes-Benz CLA включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую навигацию с голосовым управлением, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопас-

ности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает подогрев, вентиляцию и функцию массажа передних сидений, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, беспроводную зарядку для смартфонов, 590-ваттную аудиосистему с 12 динамиками. Также можно выбрать системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и даже полуавтономного движения.

Начальный 1,3-литровый бензиновый турбомотор развивает 163 л. с. Выше в иерархии – 2,0-литровая «четверка», раз-

вивающая 190 и 224 л. с. Она работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». У более мощной версии пик крутящего момента в 350 Н·м доступен с 1800 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,8 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 116 л. с., а 2,0-литровый предложен в версиях на 150 и 190 л. с. В самом мощном варианте 400 Н·м крутящего момента, в распоряжении уже с 1600 об/мин. Тяги









вполне хватает для обгона на трассе. Он работает тихо и плавно. С ним CLA разогнаться до 100 км/ч за 7,1 с и способен развить 244 км/ч. В городе он расходует 5,5 л/100 км, а на трассе – 3,9 л/100 км.

Для 2,0-литрового турбодизеля предложена новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, а вот остальные версии получили 7-ступенчатую коробку переключения передач. Новый «робот» работает более плавно на малых скоростях. Для 224-сильной модификации за доплату пред-

ложен полный привод.

Mercedes-Benz CLA интереснее в управлении, чем седан и хэтчбэк A-Class. Его подвеска чуть жестче, а потому крены в поворотах меньше. В то же время, езда более упругая, особенно с дисками диаметром 18 и 19 дюймов. У всех CLA предусмотрена система изменения настроек двигателя и шасси, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы. Расширенная колея и пониженный центр тяжести способствуют более уверенному поведению на

извилистых дорогах. Рулевое управление точное и становится тяжелее на больших скоростях, но не самое информативное в околонулевой зоне. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. На больших скоростях в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции и продуманной аэродинамике.

Новый Mercedes-Benz CLA уже поступил в продажу в Европе и стоит от 31 500 евро. Скоро линейку расширят универсал и 306-сильный заряженный вариант от AMG.

Технические характеристики Mercedes-Benz CLA

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1490	1560
Длина/ширина/высота, мм	4688/1830/1440	
Колесная база, мм	2729	
Колея передняя/задняя, мм	1612/1612	
Клиренс (дорожный просвет), мм	104	
Объем багажника мин/макс, л	460	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1991	1950
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	224 при 5500	190 при 3800
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	350 при 1800-4000	400 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	225/45 R18	205/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	7,1
Максимальная скорость, км/ч	250	244
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,8	5,5
загородный цикл	5,4	3,9
смешанный цикл	6,7	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	31 500 – 41 700	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-AMG

трековый экстремал



MG GT R Pro

л





Долгое время ателье AMG занималось исключительно доработкой серийных и гоночных Mercedes-Benz. Однако теперь оно своими силами выпускает собственные модели, а первенцем стал Mercedes-AMG GT 2014 года. Теперь купе и кабриолет прошли обновление и получили новую флагманскую версию Mercedes-AMG GT R Pro.

Новый Mercedes-AMG GT не сразу отличить

от прошлогодней модели. У него знакомый элегантный силуэт с длинным капотом, небольшими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Но при более детальном осмотре сразу виден ряд новшеств. У автомобиля новая «пасть» решетки радиатора в стиле гоночного Mercedes-Benz 300 SL 1952 года. Освежены миндалевидные светодиодные фары и продолговатые фонари.

Заряженный GT R Pro можно узнать по

новому карбоновому аэродинамическому обвесу и регулируемому заднему антикрылу. Благодаря им, кстати, выросла прижимная сила. Увеличенные воздухозаборники в переднем бампере и крыльях улучшают охлаждение двигателя и тормозов. Колесные арки расширены, что указывает на увеличенную колею. Заметны и свежие кованые диски с шинами размером 275/35 R19 спереди и 325/30 R20 сзади. За счет более





активного использования карбона масса уменьшена на 40 кг – до 1575 кг. Кроме того, специальная панель из углеволокна в днище повысила жесткость кузова.

В отделке салона Mercedes-AMG GT R Pro наряду с кожей присутствует легкая алькантара присутствуют и черные лакированные вставки. Передняя панель напоминает крыло самолета, а многочисленные вентиляционные дефлекторы похожи на турбины.

Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. Пожалуй, главное новшество внутри – цифровая панель приборов.

Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Сверху к ней прикреплен новый 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Кстати, в памяти навигационной системы есть гоночные автодромы. Клави-

ши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены, хоть и не слишком крупные. Оригинально выполнены восемь кнопок управления настройками двигателя и шасси – они выложены в виде буквы «V» (это символизирует двигатель V8). Довольно необычный и компактный изогнутый селектор трансмиссии.

В Mercedes-AMG GT R Pro также установлены новые ковшеобразные спортивные







кресла с карбоновым каркасом. Они отлично удерживают спину, хотя и не столь комфортабельные, как кресла стандартного Mercedes-AMG GT. Предусмотрены функции их электропривода и подогрева. За сиденьями появился трубчатый каркас безопасности.

Комплектация Mercedes-AMG GT R Pro включает электропакет, мощную аудиосистему, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологию определения усталости водителя. Также предусмотрены 8 подушек безопасности (две из них защищают колени водителя и пассажира), системы стабилизации и контроля давления в шинах. В перечне опций значатся Wi-Fi, камера заднего вида, панорамная крыша, системы соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за «слепыми» зонами.

Двигатель AMG собирается вручную, причем делает это один человек и оставляет на крышке свой автограф. В Mercedes-AMG GT R Pro этот 4,0-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и двойным турбонаддувом развивает 585 л. с. при 6250 об/мин. Мотор быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и легко раскручивается до максимальных 7000 об/мин. Турбопауза практически неощутима и уже при 1900 об/мин в распоряжении немалые 700 Н·м крутящего момента. Так что тяги более, чем достаточно да и эластичности мотору не занимать. Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость составляет 318 км/ч. Титановая выхлопная система обеспечивает сочный и насыщенный саундтрек, а его громкость можно регулировать с помощью отдельной кнопки, открывающей перепускные клапаны.



Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключается быстрее, хотя и с заметными толчками.

При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми переключателями.



Подвеска Mercedes-AMG GT R Pro основательно переработана. Амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости теперь регулируемые. Купе на удивление маневренное и послушное. В первую очередь, это заслуга поворачиваемых задних колес, но помогают и активные опоры двигателя, и электронный дифференциал повышенного трения. Крены кузова небольшие, но

автомобиль жесткий даже в режиме Comfort. К тому же, его можно очень тонко настроить под свой стиль вождения. Например, у антипробуксовочной системы – целых девять режимов работы! Хотя с отключенной ESP купе Mercedes-Benz легко сорвать в занос. Рулевое управление очень острое и наполнено тяжестью, а его информативность – на высоте. Ничего удивительного: все-таки это

больше трековая версия. Карбоново-керамические тормозные диски диаметром 402 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают отличное замедление.

Всего выпустят только 750 Mercedes-AMG GT R Pro. Стоимость купе составляет 200 тыс. евро.

Технические характеристики Mercedes-AMG GTR Pro

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1575
Длина/ширина/высота, мм	4551/1939/1284
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1684/1693
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин./макс., л	350
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
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	585 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1900-5750
Топливо/емкость бака, л	A-98/65
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, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/35 R19 спереди, 325/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	318
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	11,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Toyota Camry

ставка на экономичность



Hybrid

ть и комфорт





Toyota Camry – одна из наиболее успешных моделей в среднем классе. С 1982 года выпущено уже свыше 19 млн. этих автомобилей, что является отличным показателем. С 2017 года выпускается уже восьмое поколение модели, которое, кстати, даже вернулось на западноевропейский рынок. Причем в ЕС и Японии новый седан доступен исключительно в гибридном исполнении и вскоре такой вариант появится и на нашем рынке.

Дизайн нынешнего Toyota Camry очень выразительный, если сравнивать с предшественниками. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Узкая решетка радиатора выполнена в виде клюва, а в переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Стреловидные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными, а оконная линия изогнута. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски. Узкие фонари растя-

нуты на крылья, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Гибридная версия несколько тяжелее бензиновых Camry – 1635 кг. Впрочем, для автомобиля длиной 4885 мм и с колесной базой 2825 мм это приемлемый показатель.

В отделке салона Toyota Camry Hybrid сочетаются кожа и дерево. Трехспицевое рулевое колесо является multifunctional. Приборы помещены в отдельные колодцы и украшены хромированными









ободками, а по центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в индикаторе гибридной установки – датчик температуры двигателя. За доплату доступна и система проецирования данных на лобовое стекло.

В салоне сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch 2 с диагональю 7 или 8 дюймов (в зависимости от уровня оснащения). Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, но некоторые из них слишком мелкие.

У рулевой колонки Toyota Camry изменяются высота и глубина. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом у них неплохая боковая поддержка. В гибриде они получили электропривод и подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет вместительный бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду места над головой и для ног хватает. Салон Toyota Camry не самый широкий, хотя троем пассажирам сзади все

равно комфортно. Поскольку батарея гибрида помещена под задним сиденьем, то объем багажника остался на уровне бензиновых версий – 500 л.

Toyota Camry Hybrid оснащен очень богато: система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль, парктроник, связь Bluetooth, спутниковая навигация. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и распознавания дорожных знаков. В варианте Executive добавлены электропривод рулевой колонки и Wi-Fi. Среди опций есть трехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора и 800-ваттная аудиосистема.

Силовая установка позаимствована у родственного Lexus ES и состоит из 2,5-литрового 178-сильного атмосферного бензинового двигателя и 120-сильного электромотора. Суммарная мощность составляет 218 л. с., а крутящий момент – 395 Н·м. Тяги более, чем достаточно – ее даже больше, чем у 3,5-литровой версии Camry. Да и динамика неплохая – 8,3 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Силовая уста-

новка отличается тишиной и плавностью работы. При этом седан Toyota экономичный – 4,4 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном. А вот в электрическом режиме Camry Hybrid проедет всего несколько километров.

Вместо классического «автомата» гибрид получил бесступенчатый вариатор. Он неплохо настроен и в основном держит малые обороты, хотя реакции у него не слишком быстрые.

Все Toyota Camry на первое место ставят комфорт, поэтому мягкая подвеска без особых проблем справляется с неровностями. Вместе с тем, низкий центр тяжести, расширенная колея и новая двухрычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в поворотах. Крены кузова умеренные, хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость проявляется нечасто. Руль довольно точный и приятно наполняется тяжестью на больших скоростях, хотя обратной связи у него не так уж и много. У автомобиля неплохая шумоизоляция, хотя при 110 км/ч ветер в салоне все же слышен, пусть и не сильно.

Toyota Camry Hybrid уже поступил в продажу в Европе и там стоит от 40 тыс. евро. В Украине гибридный седан появится в ближайшее время.



Технические характеристики Toyota Camry Hybrid	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная/полная масса, кг	1635
Длина/ширина/высота, мм	4885/1840/1445
Колесная база, мм	2825
Колея передняя/задняя, мм	1580/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника мин/макс, л	500
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2487
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	178 при 5700
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	221 при 3600
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	120
Макс. крутящий момент, Н • м	202
Суммарная мощность, л. с.	218
Суммарный крутящий момент, Н • м	395
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, TRAC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	4,4
- загородный цикл	4,8
- смешанный цикл	4,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	40 000 - 43 200
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Kia e-Soul



электромобиль по разумной цене





Kia Soul – сам по себе интересный и оригинальный автомобиль. Еще 10 лет назад он удивлял своим угловатым дизайном, а у модели второго поколения даже появилась электрическая версия. Ее развитие решили продолжить и теперь появился новый Kia e-Soul.

Естественно, Kia e-Soul выглядит весьма неординарно. Как и бензиновый вариант, он сохраняет 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. Усиливают впечатление массивные бамперы. Боковины выпуклые, а колесные арки ярко выражены. Отличить электромобиль можно по особому дизайну передней части. Узкие светодиодные фары растянуты на всю ширину кузова. Передний воздухозаборник уменьшен за счет заглушки – таким образом

улучшается аэродинамика. Также предусмотрены 17-дюймовые диски особого, аэродинамического, дизайна. Треугольные задние стойки напоминают кили самолета, но более всего обращают на себя внимание фонари, обрамляющие заднее окно.

Новый Kia Soul построен на более современной платформе, которая учитывает особенности как бензиновых и дизельных, так и электрических автомобилей. Он достигает 4195 мм в длину и 1800 мм в шири-











ну при колесной базе в 2600 мм. Весит электромобиль 1682 кг, то есть он ощутимо тяжелее стандартного Soul.

В салоне хватает черных лакированных вставок, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Подсветка – ярко-красная, причем можно заказать даже лампы в динамиках аудиосистемы. По краям торпедо установлены оригинальные дефлекторы вентиляционной системы с небольшими динамиками. В отличие от бензиновой вер-

сии электромобиль Kia e-Soul получил цифровую панель приборов. Данные также проецируются и на лобовое стекло. Также обращает на себя внимание оригинальный селектор трансмиссии в виде джойстика.

Широкая выпуклая центральная панель Kia e-Soul повернута к водителю. На ней установлен большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UVO. На карте спутниковой навигации обозначены станции зарядки электромобилей.

Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. 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 комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. На центральном тоннеле размещен подлокотник, прячущий вместительный бокс.

На втором ряду Kia e-Soul места для ног на 13 мм больше, чем у предшественника. Запас над головой также остается приличным. Здесь комфортнее двоим пассажирам, а вот трое уже будет немного стеснены. Объем багажника немного меньше, чем у бензинового варианта – 315 л в обычном состоянии и 1339 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовый Kia e-Soul получил систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, камеру заднего вида, аудиосистему с 6 динамиками, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 7 подушек безопасности, система стабилизации ESC, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя. В варианте Spirit салон декорирован искусственной кожей, добавлены подогрев сидений, парктроник, Wi-Fi, датчики света и дождя, 640-ваттная аудиосистема Harman/Kardon.

Электромобиль Kia предлагают в двух



версиях – с моторами на 136 и 204 л. с., знакомыми по Kia e-Niro и Hyundai Kona EV. Конечно, более мощный вариант выглядит предпочтительнее. Тяги более, чем достаточно, ведь уже с первых оборотов доступен очень приличный крутящий момент в 395 Н·м. Резкий старт не обходится без пробуксовки из-за огромной тяги. Kia e-Soul демонстрирует неплохую динамику – 7,9 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 165 км/ч. Конечно, мотор работает неслышно. Но примерно после 100 км/ч он умирляет свой пыл и разгон становится медленнее.

В 136-сильной версии установлена аккумуля-

торная батарея на 39,2 кВт·ч, позволяющая проехать 275 км. Это уже существенно больше, чем у электрического Soul предыдущего поколения. Более мощный вариант получил 64-киловаттную батарею и обладает неплохим запасом хода в 450 км. Зарядить электромобиль Kia e-Soul на 80% от быстрой станции можно за 50 минут.

Подвеска автомобиля больше настроена на комфортную езду. Выбоины на дороге плавно поглощаются, хотя при этом высокий автомобиль меньше кренится в поворотах, чем бензиновая версия. Дело в том, что аккумуляторные батареи в днище понизили центр тяжести. Рулевое управление точное,

но далеко не самое информативное. Также предусмотрена система регенеративного торможения, причем интенсивность ее работы можно изменять – предусмотрены четыре разных режима. На больших скоростях в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Новый Kia e-Soul уже продается и в Европе стоит от 34 тыс. евро за начальную 136-сильную модификацию и от 37 800 евро – за 204-сильную. К слову, бензиновые и дизельные варианты Soul в Евросоюзе с 2019 года не будут представлены вообще.

Технические характеристики Kia e-Soul

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная, кг	1682
Длина/ширина/высота, мм	4195/1800/1615
Колесная база, мм	2570
Колея передняя/задняя, мм	1565/1575
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника мин/макс, л	315/1339
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с., при об/мин	204 при 3280-9800
Макс. крутящий момент, Н·м, при об/мин	395 при 0-3280
Емкость батареи, кВт·ч	64
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	165
Дальность пробега, км	450
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе) евро	34 000 – 43 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Ford Rang



король бездорожья Ford Raptor



Спортивный пикап – это звучит несколько странно. Тем не менее, Ford уже не один год выпускает сверхмощный F-150 Raptor. Теперь у него появился младший брат, ведь заряженную версию Raptor получил обновленный Ford Ranger.

Конечно, Ranger считается самым маленьким в семействе пикапов Ford, но сверхкомпактным его не назовешь. Длина автомобиля достигает 5398 мм, ширина – 2028 мм, а колесная база – 3226 мм. Весит автомобиль 2510 кг. Заряженную версию предлагают только в четырехдверном исполнении. Как ни странно, грузоподъемность ощутимо меньше, чем у стандартной модели –

всего 620 кг.

Пикап Ford Ranger Raptor выглядит солидно и грозно. У него массивные бамперы, выраженные мускулистые крылья и профилированный капот. Отличить заряженную версию можно, прежде всего, по новой решетке радиатора с надписью Ford. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Новые бамперы выполнены из неокрашенного пластика, а днище прикрывают защитные стальные пластины. Колесные арки расширили, чтобы вместить огромные всесезонные шины BF Goodrich размером 285/70 R17. Также установлены усиленные подножки, а клиренс увеличен

до 283 мм. Грузовая платформа может быть прикрыта специальной крышкой. Сзади обращают на себя внимание тонированные фонари.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара с контрастными синими швами. Обод большого четырехспицевого рулевого колеса обшит перфорированной кожей, появились и магниевые лепестки для ручного переключения передач. Ford Ranger Raptor получил особые циферблаты приборов в отдельных глубоких «колодцах», а разделяет их цветной экран бортового компьютера.

Центральную панель венчает 8,0-дюймо-





вый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши аудиосистемы и телефона крупные и удобные, а блок климатической установки представлен большими переключателями. В салоне вполне достаточно отделений для мелкой поклажи. Перчаточный ящик весьма большой, в него легко поместится ноутбук. Передний подлокотник прячет бокс, куда поместится до шести жестяных банок с напитками. Предусмотрена и функция их охлаждения, также здесь установлены USB-порт и 12-вольтовая розетка. Под креслами первого ряда размещены ящики с подсветкой, в дверях – вместительные карманы, а в центральной

консоли – небольшая ниша.

Новый Ford Ranger Raptor получил особые спортивные сиденья. Они обеспечивают улучшенную боковую поддержку, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла предусмотрен еще и электропривод регулировок.

На втором ряду места вполне достаточно для пассажиров ростом 190 см. Диван довольно широкий и позволяет с удобством разместиться троим. Кресла можно сложить для перевозки дополнительного багажа.

Комплектация Ford Ranger Raptor включает систему доступа без ключа, электро-

пакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики света и дождя, камеру заднего вида, круиз-контроль. Обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Под капотом пикапа прячется новый 2,0-литровый дизель с двумя турбинами. Он не очень мощный (213 л. с.), но зато обладает внушительными 500 Н·м крутящего момента. Правда, достигаются они в узком диапазоне 1750-2000 об/мин, да и на бездорожье тяжелому пикапу не всегда хватает тяги. Зато мотор работает на удив-











ление тихо и плавно. Можно буксировать и прицеп весом 2,5 тонны. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 170 км/ч. При этом расход топлива весьма умеренный – 8,9 л/100 км. Впрочем, не исключено, что позже появится более мощная версия с турбированным бензиновым V6.

Новая 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно и отличается быстрыми реакциями. Как и в стандартной модели, полный привод дополнен понижающей передачей и блокировками дифференциалом. Также есть системы помощи при спуске с горы (Hill Descent Control) и выбора режимов для различных типов без-

дорожья – грязи, снега и гравия. К тому же, угол въезда увеличен до 32,5°, а съезда – до 24°. Можно легко форсировать броды глубиной до 80 см.

Бездорожье – стихия Ford Ranger Raptor. Пусть он не слишком быстрый на асфальте, но зато вне его демонстрирует отличное поведение. Рабочий ход подвески увеличен на 32% спереди и на 18% – сзади. Задняя подвеска полностью новая, также установлены спортивные амортизаторы и теперь езда по кочкам стала комфортабельнее. Даже после прыжка с трамплина приземление довольно-таки мягкое. При этом пикап Ford стал гораздо меньше крениться в поворотах. Расширенная колея способствует

лучшей устойчивости. Правда, руль по-прежнему остается не очень информативным, да и маневренность не самая лучшая – диаметр разворота равен 12,9 м. Но зато новые тормозные диски диаметром 332 мм спереди и сзади отлично замедляют тяжелый автомобиль. В салоне при этом очень тихо благодаря системе активного подавления шумов.

Новый Ford Ranger Raptor уже продается в Европе и дешевым его не назовешь – от 56 тыс. евро. Однако следует отметить, что и аналогов у него на рынке нет. Как ни странно, Raptor не предложили в США, хотя там может появиться его будущая бензиновая версия.

Технические характеристики Ford Ranger Raptor

Тип кузова	пикап
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная/полная масса, кг	2510/3130
Длина/ширина/высота, мм	5398/2028/1873
Колесная база, мм	3226
Колея передняя/задняя, мм	1660/1660
Клиренс (дорожный просвет), мм	283
Диаметр разворота, м	12,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1996
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	213 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1750-2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/80
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS, hill-descent control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	285/70 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	170
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	56 000

Jaguar F-Pace



Range Rover

британская мощь





Совсем недавно в модельном ряду Jaguar не было ни одной модели повышенной проходимости, а теперь их целых три. Мало того, одна из них – электрическая. Впрочем, и о классических вседорожниках с большими бензиновыми двигателями британцы не забывают, а потому представили новый Jaguar F-Pace SVR.

Самый быстрый F-Pace выглядит знакомо и нет сомнений, что перед нами – настоящий Jaguar. Вседорожник элегантный и стремительный – с длинным капотом, короткими свесами кузова и большими углами наклона стоек крыши. Фирменная «пасть» решетки радиатора сочетается с узкими, будто

прищуренными, светодиодными фарами. SVR можно отличить, в первую очередь, по увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. Выпуклый капот и боковины дополнены вентиляционными отверстиями. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 21-дюймовые кованые диски, а 22-дюймовые колеса доступны за доплату. «Плечи» задних крыльев расширены, а подчеркивают их узкие фонари в стиле Jaguar F-Type. На крыше установлен маленький спойлер, а из бампера выглядывают четыре широкие выхлопные трубы.

Jaguar F-Pace SVR достигает 4737 мм в длину, 2070 мм в ширину и 1670 мм в высо-

ту при колесной базе в 2874 мм. Практически все кузовные детали выполнены из алюминиевых сплавов, использован в конструкции и магний, а пятая дверь изготовлена из композитных материалов. Тем не менее, весит автомобиль 1995 кг.

Во внутренней отделке Jaguar F-Pace SVR сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, а в качестве опции предложен и карбон. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и можно изменять ее цвет. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Показания приборов выводятся на 12,3-дюймовый жидко-





кристаллический дисплей. За доплату доступна и система проецирования данных на лобовое стекло. Вместо выдвижного круглого селектора установлен более традиционный рычаг трансмиссии.

Наклоненную центральную панель венчает 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы InControl Touch. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены.

Посадка за рулем достаточно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. Jaguar F-Pace SVR получил спортивные ковшеобразные кресла с интегрированными подголовниками, обеспечивающие от-

личную боковую поддержку. К тому же, они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с отделением, розеткой и USB-портом внутри.

Задние кресла расположены несколько выше, чем передние. Несмотря на это, пространство над головой весьма приличное и пассажиры ростом под два метра не будут стеснены. Места для ног и вовсе в избытке. Салон достаточно широкий, чтобы на втором ряду с удобством разместились три взрослых средней комплекции, однако диван

профилирован под два места.

Объем багажника составляет 650 л в обычном состоянии и 1740 л – со сложенными задними сиденьями (они могут складываться с помощью электропривода). Сам отсек очень широкий (1255 мм), а пол в нем двусторонний и прорезинен снизу на тот случай, если нужно перевозить грязные грузы. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Оснащение Jaguar F-Pace SVR очень богатое и включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света, спутниковую навигацию, камеру заднего









вида, круиз-контроль, Bluetooth и Wi-Fi. Кроме того, предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Среди опций есть вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, 825-ваттная аудиосистема с 17 динамиками, четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот. Также можно выбрать технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков, мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя.

Главная гордость F-Pace SVR – 5,0-литровый V8 с механическим компрессором, знакомый по заряженным Jaguar и Range Rover. Его мощность составляет 550 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент достигает 680 Н·м при 2500-5500 об/мин.

Запас тяги под рукой при любых оборотах. Двигатель быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. Спортивная выхлопная система сделала рык «восьмерки» громким и сочным. При разгоне отчетливо слышен и свист нагнетателя. Вседорожник достигает 100 км/ч за 4,3 с и продолжает равномерно набирать скорость. Его предел – 283 км/ч. Конечно, за такие характеристики приходится расплачиваться немалым «аппетитом» – 12,5 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и быстрее, чем у стандартной модели. Полный привод дополнен активным задним дифференциалом.

Конечно, от Jaguar F-Pace SVR не стоит ожидать выдающихся вседорожных способностей и по-настоящему автомобиль про-

являет себя на асфальте. Его руль стал острее и точнее, пусть и остается не очень информативным. Жесткость подвески увеличили, хотя это практически не ощутимо – помогают адаптивные амортизаторы. Но зато крены кузова стали существенно меньше. У автомобиля улучшено сцепление с дорогой. Тяжелый вседорожник не самый маневренный, но заднеприводной уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствуют уверенному поведению на извилистых дорогах. С отключенной системой стабилизации заднюю ось нетрудно сорвать в занос, поскольку передние колеса не всегда подключаются вовремя.

Новый Jaguar F-Pace SVR уже продается в Европе. Конечно, спортивный вседорожник недешевый – от 90 тыс. евро. Хотя все ана-

Технические характеристики Jaguar F-Pace SVR

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1995
Длина/ширина/высота, мм	4737/2070/1670
Колесная база, мм	2874
Колея передняя/задняя, мм	1648/1665
Клиренс (дорожный просвет), мм	213
Объем багажника мин./макс., л	650/1740
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5000
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	680 при 2500-5500
Топливо/емкость бака	Аи-98/82 л
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст., автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/45 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	283
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	12,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	90 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Porsche 911



1 Speedster

старая школа





Модельный ряд Porsche 911 традиционно очень широк. В ней присутствуют купе, кабриолет и тарга, варианты с задним и полным приводом, знаменитые 911 Turbo и GT3. Особняком стоит облегченный 911 Speedster, ведущий родословную от знаменитого Porsche 356 Speedster. В 1954 году его создали специально для американского рынка, но культовой он стал по всему миру. К 65-летию модели и 70-летию Porsche создали новый 911 Speedster.

Сейчас уже в продаже новый Porsche 911 восьмого поколения, однако Speedster создали на базе его предшественника. Если

точнее, то донором послужило купе Porsche 911 R. Капот, крышка багажника и крылья выполнены из углеволокна, а весит автомобиль 1465 кг.

Круглые фары, вогнутый капот, продолговатые фонари – все это традиционные черты Porsche 911. Speedster же имеет свои фирменные детали – заниженное лобовое стекло и обтекатели за сиденьями, прячущие дуги безопасности и тканевую крышу. Как и у 911 R, в переднем бампере замечены огромные воздухозаборники. Расширенные задние крылья указывают на увеличенную колею. Легкосплавные 20-дюймовые колеса «обуты» в покрышки размером 245/35 ZR

20 спереди и 305/30 ZR 20 сзади. Предусмотрен и небольшой выдвижной спойлер, а по центру заднего бампера – сдвоенные выхлопные трубы.

Мягкий верх придется складывать ручную – в этом поколении Speedster отказались от электропривода в целях снижения веса. Хотя процедура несложная и занимает около 20 секунд.

Вообще, новый Porsche 911 Speedster посадили на серьезную «диету». Вместо дверных ручек – тканевые петли, а по желанию клиента можно отказаться от климат-контроля и дисплея мультимедийной системы.

Салон декорирован перфорированной





кожей и карбоном. Небольшое трехспицевое рулевое колесо лишено каких-либо кнопок, чтобы не отвлекать водителя. Циферблаты приборов помещены в пять отдельных колодцев, а их зеленые шкалы выполнены в духе Porsche 356 Speedster. Центральное место занимает большой тахометр с цифровым спидометром внутри. Традиционный аналоговый спидометр установлен слева, а справа – цветной экран бортового компьютера. По краям размещены датчики остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости.

Наклоненная центральная панель увенчана хронометром со счетчиком кругов, прой-

денных по автодрому. Под ним расположен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. Клавиш здесь довольно-таки много, поэтому привыкание к ним займет некоторое время.

Посадка за рулем весьма низкая. Speedster получил спортивные ковшеобразные сиденья от Porsche 918 с карбоновым каркасом и интегрированными подголовниками. Они обладают отличной боковой поддержкой, но при этом довольно жесткие и регулируются вручную.

Задние кресла отсутствуют, а освободившееся место можно использовать для поклажи, ведь объем багажника скромный – 125 л.

Кабриолет оснащен системой доступа без ключа, отдельным климат-контролем, электропакетом, ксеноновыми фарами, 235-ваттной аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, 6 подушками безопасности и системой стабилизации PSM. Среди опций – подогрев и вентиляция кресел, аудиосистема мощностью 820 Вт. В качестве опции предложен пакет Heritage с двухцветной окраской и отделкой салона особой кожей.

Атмосферная оппозитная «шестерка» объемом 4,0 л знакома по тому же Porsche 911 R, а также по GT3. В Speedster ее доработали – новые система впуска и инжекторы





подняли мощность до 510 л. с. при 8400 об/мин. Двигатель очень быстро раскручивается до предельных 8800 об/мин. Конечно, он лучше проявляет себя на высоких оборотах и пиковые 470 Н·м крутящего момента доступны только при 6250 об/мин. «Шестерка» мгновенно отзываться на малейшее нажатие педали акселератора. Новая выхлопная система из титана сделала ее звук намного громче и более сочным. Разгон до 100 км/ч занимает 4 с, а максимальная скорость составляет 310 км/ч. Расход топлива равен 20,6 л/100 км в городском цикле и 9,9 л/100 км – в загородном.

Porsche 911 Speedster доступен исключительно с механической коробкой переключения передач, причем 6-ступенчатой, а не 7-ступенчатой, как у Carrera. У такой

трансмиссии передачи сближены, да и ход рычага точный и короткий. Однако педаль сцепления тяжеловата.

Конечно, автомобиль отличается отточенной управляемостью. Его руль невероятно острый и демонстрирует отличную информативность, но при этом довольно легкий. Кабриолет мгновенно реагирует на малейшее его движение. С недостаточной поворачиваемостью успешно борются система векторизации тяги и доработанные управляемые задние колеса. Speedster живой, активно виляет «хвостом» и легко позволяет добиться управляемого заноса. Автомобиль ближе по духу к классическим Porsche 911. Тем не менее, покрышки обеспечивают надлежащее сцепление с дорогой, а карбоново-керамические тормоза 410 мм спере-

ди и 390 мм сзади – залог уверенного и молниеносного замедления. Интересно, что подвеску Speedster сделали немного мягче, чем в 911 R и GT3. Впрочем, если перевести адаптивные амортизаторы в спортивный режим, то езда становится жестче, а крены кузова уменьшаются.

Speedster – последний Porsche 911 старой школы с минимальным использованием электроники. В новом поколении атмосферных версий, скорее всего, не будет вообще. Так что перед нами – действительно коллекционный автомобиль. Тем более, что выпустят всего 1948 кабриолетов (эта цифра совпадает с годом основания Porsche) и все они раскуплены, несмотря на высокую цену в 269 тыс. евро.

Технические характеристики Porsche 911 Speedster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1465
Длина/ширина/высота, мм	4562/1852/1250
Колесная база, мм	2456
Колея передняя/задняя, мм	1551/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	102
Объем багажника мин./макс., л	125
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3996
Тип	Бензиновый
Расположение	сзади, продольно
Расположение и количество цилиндров	6, оппозитно
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	500 при 8400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	470 при 6250
Топливо/емкость бака	Аи-98/64 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	310
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	20,6
загородный цикл	9,9
смешанный цикл	13,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	269 275
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Toyota S



игра

возвращение легенды





Toyota Supra – одна из самых культовых моделей в истории японской марки. Купе выпускали с 1978 года, но в 2002 года сняли с производства. Однако поклонники Supra постоянно просили руководство Toyota возродить модель и теперь она возвращается.

Новая Toyota Supra пятого поколения – плод сотрудничества с BMW, ведь заднеприводная платформа позаимствована у кабриолета BMW Z4. При длине 4380 мм, ширине 1865 мм и колесной базе в 2470 мм купе ощутимо компактнее всех предшественников. Весит автомобиль 1538 кг. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски.

Внешне новая Supra практически полно-

стью повторяет концепт-кар Toyota FT-1. В дизайне также просматриваются черты купе прошлого поколения и Toyota 2000GT 1968 года – предшественника Supra. У автомобиля классические пропорции с длинным капотом, короткими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Выраженный «нос» выполнен в стиле болидов Формулы-1, а передний бампер с широкими воздухозаборниками имитирует антикрыло. Продолговатые фары – полностью светодиодные. На крыше Supra предусмотрены два наплыва, а у задних стоек крыши большой угол наклона. Обращает на себя внимание и заостренный спойлер. Задние крылья серьезно расширены, а подчеркивают их стреловидные фонари. Из бампера выглядывают две ши-

роких выхлопных трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и черные лакированные поверхности, а за доплату предложены карбоновые вставки. Очень широкие пороги украшены металлическими накладками. Небольшое трехспицевое рулевое колесо дополнено наплывами в районе хвата рук. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем по центру размещен тахометр. В более дорогой версии Premium данные проецируются на лобовое стекло.

Центральная панель Toyota Supra увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 6,5 либо 8,8 дюйма. Переключатели блоков аудиосистемы и





климат-контроля знакомы по тому же BMW Z4, у него же позаимствовали и селектор трансмиссии. Ниже появилась небольшая ниша с беспроводной зарядкой для мобильного телефона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у передних сидений широкий диапазон регулировок. Спортивные кресла с интегрированными подголовниками удобные и отлично удерживают спину. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В подлокотнике отсутствует бокс, но предусмотрены два подстаканника. Толстые задние стойки ограничивают обзорность.

Объем багажника составляет 290 л, что не так и мало для небольшого купе. Однако

погрузочный проем слишком уж узкий, да и высота порога приличная.

Начальная комплектация Toyota Supra включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, аудиосистему, датчики света и дождя, круиз-контроль и спутниковую навигацию. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В версии Premium добавлены более мощная 500-ваттная аудиосистема, электропривод и подогрев сидений.

Поначалу предложат только один вариант

Toyota Supra. Под его капотом прячется 3,0-литровая рядная «шестерка» BMW с турбонаддувом. Двигатель развивает 340 л. с. при 5000 об/мин и является очень отзывчивым. Он радует слух громким и насыщенным звуком, особенно при открытии перепускного клапана. Мотор раскручивается до 7000 об/мин, но при этом тяговит и эластичен, ведь в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 500 Н·м и доступен при 1600-4500 об/мин. Установлена и технология помощи при резком старте Launch control. Благодаря ей разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 7,5 л/100 км в смешанном цикле.









Позже линейку двигателей Supra расширят. Сначала появится более доступная модификация с 2,0-литровым 255-сильным турбомотором, а позже представят и мощный заряженный вариант. Не исключено даже появление гибрида.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и демонстрирует быстрые реакции. Предусмотрен и ручной режим с подрулевыми лепестками.

Равное распределение веса по осям, широкая колея и высокая жесткость кузова являются залогом отличной управляемости, а активный дифференциал повышенного трения обеспечивает близкую к нейтральной поворачиваемость. Купе послушное и маневренное, а сцепление с дорогой отличное, хотя с отключенной системой стабилизации заднюю ось все же можно сорвать в занос. Рулевое управление с адаптивным электро-

усилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова в поворотах, хотя езда довольно упругая. Тормоза Brembo диаметром 348 мм с 4-поршневыми суппортами обеспечивают хорошее замедление.

Новая Toyota Supra поступает в продажу с лета. В США купе будет стоить от 51 тыс. долларов.

Технические характеристики Toyota Supra

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1538
Длина/ширина/высота, мм	4380/1865/1295
Колесная база, мм	2470
Колея передняя/задняя, мм	1609/1616
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	290
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2979
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1600-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,5
Стоимость автомобиля в США, долларов	51 000 – 56 200
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000

Пикапы с претензией на премиум



Ford Ranger

Решетка радиатора Ford Ranger состоит из трех широких балок



Mercedes-Benz X-Class

Передний бампер Mercedes-Benz X-Class декорирован хромом



Volkswagen Amarok

Тонированные фары и хромированная решетка радиатора Amarok – черты фирменного стиля Volkswagen

Рамные пикапы уже давно перестали быть чисто коммерческими «рабочими лошадками». В США, например, многие подобные модели обзавелись роскошными версиями и даже Cadillac и Lincoln время от времени выпускают пикапы. Впрочем, и европейским автопроизводителям есть чем удивить. Например, недавно появился пикап Mercedes-Benz X-Class. Его соперниками в Украине будут флагманские версии Ford Ranger и Volkswagen Amarok. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

Новый Mercedes-Benz X-Class построен на базе Nissan Navara. В дизайне пикапа преобладают раздутые поверхности. Передняя часть выполнена в духе вседорожников немецкой марки: широкая решетка радиатора украшена трехлучевой звездой и сочетается с крупными фарами. Оптика является полностью светодиодной. Массивный передний бампер украшен хромированной накладкой. Колесные арки расширены. Задний бампер является полностью хромированным, а по краям кузова установлены узкие фонари.

Volkswagen Amarok недавно прошел плановое обновление. Дизайн пикапа остается весьма лаконичный, на первом месте здесь – функциональность. У автомобиля знакомая хромированная решетка радиатора и широкий воздухозаборник в бампере. Слегка тонированные биксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки немного расширены. Пикап смотрится солидно благодаря хромированному заднему бамперу и 18-дюймовым дискам. Фонари Amarok разместили по углам кузова, чтобы сделать откидной задний борт как можно шире.

Конечно, все три автомобиля компактные никак не назовешь, но самым большим является Ford – 5359 мм в длину при колесной базе в 3220 мм. Volkswagen немного ему уступает (5254 и 3059 мм, соответственно). У Mercedes-Benz длина равна 5240 мм, а расстояние между осями – 3150 мм. Amarok несколько легче соперников – 2078 кг против 2133 кг у X-Class и 2198 кг – у Ranger. Столь большая масса автомобилей продиктована не только размерами, но и рамной конструкцией.

В отделке салона Ford Ranger использо-



Ford самый крупный в этой тройке – 5359 мм



В дизайне Mercedes-Benz преобладают раздутые поверхности



Volkswagen отличается строгим дизайном



По краям кузова Ranger сзади установлены рельефные фонари



Узкие вертикальные фонари – отличительная черта X-Class



Амарок очень широк даже по меркам пикапов – 1954 мм

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

Салон Mercedes-Benz X-Class также обшит кожей. Внутри довольно много серебристых вставок, а вентиляционные дефлекторы декорированы хромом. Небольшое трехспицевое рулевое колесо снабжено напльями в районе хвата рук. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. К центральной панели крепится 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен джойстик. Клавиши блока аудиосистемы мелкие, а переключатели климат-контроля расположены чересчур низко. У рулевой колонки изменяется только высота. Передние сиденья широкие и мягкие, а также неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Высокая посадка и крупные зеркала заднего вида способствуют хорошей обзорности. Широкий подлокотник прячет внутри бокс для мелкой поклажи.

Volkswagen Amarok также получил кожаный салон, а не передней панели предусмотрены лакированные вставки на ней. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Volkswagen Golf VII и обшито кожей. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится указатель температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель довольно компактная, а на ней установлен 6,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. У рулевой колонки регулируется как высота, так и вылет. Полностью новые сиденья обладают лучшей в этой тройке боковой поддержкой, но вместе с тем несколько упругие. Есть функции электропривода и подогрева кресел. Также следует отметить хорошую обзорность. На центрально тоннеле установлен

подлокотник с боксом внутри.

Все три пикапа представлены в четырехдверных пятиместных версиях. На втором ряду автомобилей места вполне достаточно для трех взрослых пассажиров. В Ford очень приличное пространство над головой, что оценят люди ростом 190 см. А у Mercedes-Benz и Volkswagen чересчур плоские подушки сидений. Зато при надобности кресла у пикапов складываются, образуя дополнительный багажный отсек. Вместительные и грузовые платформы у трех моделей. Наибольшая грузоподъемность у X-Class – 1100 кг. Ranger может перевозить до 1002 кг, а Amarok – 985 кг.

В сравнительном тест-драйве принимают участие автомобили в приблизительно равноценных комплектациях – Ford Ranger 3,2 Wildtrak, Mercedes-Benz X350d и Volkswagen Amarok 3,0 TDI Volcano. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, системой стабилизации, круиз-контролем. Mercedes-Benz также получил систему доступа без ключа. У него и Ford – по 7 подушек безопасности, а у Volkswagen – 6. Кроме того, Ranger и X-Class оснастили системой соблюдения полосы движения, а в Mercedes-Benz еще и технология автоматического торможения есть.

Естественно, европейские пикапы в основном дизельные. Ford Ranger получил 3,2-литровый пятицилиндровый двигатель. Он развивает 200 л. с., а огромный крутящий момент в 470 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Турбодизель обеспечивает отличные тяговые характеристики: пикап легко буксирует прицеп весом до 3350 кг. Мотор отличается плавностью работы и только после 3000 об/мин его звук становится весьма громким. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Ranger разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и достигает 175 км/ч. А его «аппетит» довольно большой – 11,4 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км – в загородном. В Украине также предложена 2,2-литровая 160-сильная версия пикапа.

Двигатель Mercedes-Benz X350d самый мощный: 3,0-литровый V6 развивает 258 л. с. при 3400 об/мин. Щедрый крутящий момент в 550 Н·м доступен уже с невысоких 1600 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Да и прицеп весом 3,5 тонны модно буксировать. Кроме того, этот турбодизель очень тихий и работает без малейших вибраций. Плавно переключает передачи и 7-ступенчатый «автомат», хоть и не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость составляет 205 км/ч. Расход топлива составляет 10,3 л/100 км в городе и 8,4 л/100 – на шоссе. Также предложены 2,3-литровые турбодизели на 163 и 190 л. с.

Под капотом Amarok также установлен V6 объемом 3,0 л, но меньшей мощности – 224 л. с. А вот крутящий момент такой же,



Салон Ford декорирован тканью и кожей



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Рулевое колесо Volkswagen украшены знаком по Golf VII



Сзади в Ranger весьма щедрое пространство над головой



На втором ряду X-Class достаточно места для трех пассажиров



Подушки сидений Amarok слишком плоские

как у Mercedes-Benz – 550 Н·м, но при 1400 об/мин. Пикапу под силу 3,5-тонный прицеп. Кроме того, этот мотор работает довольно тихо и плавно. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и в то же время быстро. Динамика также неплохая: 7,9 с до 100 км/ч занимает 7,9 с и максимальные 193 км/ч. При этом расход топлива весьма небольшой – 9,6 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

В арсенале пикапов – внушительный дорожный просвет (229 мм у Ranger, 202 мм у X-Class и 192 мм у Amarok), принудительно подключаемый полный привод, понижающий ряд трансмиссии и блокировки дифференциалов. Предусмотрена и система помощи при спуске с горы. Поэтому они отлично чувствуют себя на бездорожье и способны форсировать броды глубиной 70 см.

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

На асфальте Mercedes-Benz X-Class неплохо управляется, по меркам пикапов. Это заслуга многорычажной задней подвески, хотя остается и неразрезной мост. Пикап комфортабельный и выбоины не слишком ощутимы. При этом он уверенно чувствует себя в поворотах и не слишком кренится. Рулевое управление приятно наполнено тяжестью и весьма информативное. Правда, диаметр разворота побольше, чем у соперников – 13,4 м против 12,5 м у Ranger и 12,95 м у Amarok. Зато шумоизоляция салона качественная и на больших скоростях в салоне тихо. Также следует отметить хорошие тормоза пикапа.

Volkswagen продемонстрировал лучшую в этой тройке управляемость. Его руль точный и информативный, а сцепление с дорогой и курсовая устойчивость на высоте. Подвеска мягкая и комфортабельная, это чувствуется даже на разбитых асфальтовых шоссе и грунтовых дорогах. При этом нежелательные движения кузова не слишком большие. Также у Amarok хорошая шумоизоляция салона – при езде по шоссе ветер и шины не слышны.

Ford Ranger 3,2 Wildtrak привлекает самой низкой ценой – 1 422 000 гривен. Volkswagen Amarok 3,0 TDI Volcano несколько дороже – 1 508 000 гривен, а его сильная сторона – экономичность. Mercedes-Benz X350d ощутимо дороже – 1 846 000 гривен, но зато у него богаче оснащение и большая грузоподъемность.



У Ford может взять «на борт» 1002 кг

У Mercedes-Benz самая большая
грузоподъемность – 1100 кг

Грузоподъемность Volkswagen – 985 кг

Технические характеристики

Модель	Ford Ranger	Mercedes-Benz X350d	Volkswagen Amarok
Тип кузова	Пикап		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2198/3200	2133/3250	2078/3063
Длина/ширина/высота, мм	5359/1850/1815	5340/1920/1819	5254/1954/1834
Колесная база, мм	3220	3150	3095
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	1570/1570	1647/1644
Клиренс (дорожный просвет), мм	229	202	192
Объем багажника мин/макс, л	-	-	-
Диаметр разворота, м	12,5	13,4	12,95
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3198	2442	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 5	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3700	258 при 3400	224 при 3000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1500-2750	550 при 1600	550 при 1400-2750
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/73	Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	265/60 R18	255/60 R18	255/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	7,9	7,9
Максимальная скорость, км/ч	175	205	193
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,4	10,3	9,6
загородный цикл	7,4	8,4	8,4
смешанный цикл	8,0	9,0	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 422 000	1 846 000	1 508 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Новички С-класса против старожилы



Ford Focus

Радиаторная решетка Ford Focus напоминает улыбку



Hyundai i30

Фары Hyundai i30 дополнены светодиодными ходовыми огнями



Volkswagen Golf

Узкая решетка радиатора Volkswagen Golf сочетается с продолговатыми фарами

Долгое время автомобили С-класса возглавляют списки самых популярных моделей в мире. Традиционно одним из лидеров является Volkswagen Golf, который считается одним из основателей этого сегмента. Ключевым его соперником считается Ford Focus и с весны в Украине доступно новое поколение этого хэтчбэка. Произошла смена поколений и у Hyundai i30. Об этих автомобилях и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Новый Ford Focus четвертого поколения выглядит элегантнее предшественника. Хэтчбэк немного напоминает младшую Fiesta – в схожем стиле выполнены стреловидные фары и широкая решетка радиатора в виде улыбки. Капот стал длиннее, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия понижена. Боковины стали более выпуклыми. Заднее стекло увеличено в размерах и прикрыто немаленьким спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Hyundai i30 третьего поколения стал солиднее на вид, теперь он похож на младшего брата Hyundai i20. Изогнутые волнообразные поверхности ушли в прошлое. У хэтчбэка длинный капот и слегка сдвинутый назад салон. Широкая трапециевидная решетка радиатора и узкие фары – черты нового фирменного стиля Hyundai. Оптика дополнена светодиодными лампами дневного света. Оконная линия стала немного выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Пятая дверь выполнена рельефной, как у Hyundai Tucson, и прикрыта спойлером. Каплевидные фонари растянуты над крыльями.

Нынешний Volkswagen Golf выпускают с 2012 года и вскоре ожидается смена поколений модели. Хэтчбэк отличается солидным внешним видом и характерным двухобъемным профилем. Фирменная узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными С-образными светодиодными ходовыми огнями. Передний бампер украшен увеличенным воздухозаборником. Капот и боковины рельефные, а колесные арки немного раздуты. На верхней кромке пятой двери находится спойлер. Заднюю часть хэтчбэка визуально расширяют крупные трапециевидные фонари.

Ford несколько крупнее соперников – достигает 4378 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Hyundai эти показатели составляют 4340 и 2650 мм, соответственно. Длина Volkswagen – 4255 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. i30 самый легкий в этой тройке: он весит 1225 кг, Golf – 1270 кг, а Focus – 1371 кг.

В салоне Ford отделку разбавляют черные лакированные вставки. Рулевое колесо обшито кожей, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Вместо рычага трансмиссии установлен круглый селектор. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке



Ford наиболее крупный – 4378 мм в длину



Hyundai самый легкий – 1225 кг



Volkswagen компактнее соперников – 4255 мм в длину



Заднее стекло Focus прикрыто спойлером



Пятая дверь i30 выполнена рельефной



Ширину задней части Golf подчеркивают продолговатые фонари

и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. К центральной панели Ford Focus крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 8 дюймов. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки. Диапазон регулировок рулевой колонки (по высоте и глубине) и водительского кресла достаточно широкий. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Они обогрываются, как и руль, и лобовое стекло. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс. Обзорность стала лучше, чем у предшественника.

В салоне Hyundai господствуют горизонтальные линии, а трехспицевое рулевое колесо выглядит более лаконично. Дизайнеры отказались от отдельных колодцев для циферблатов приборов, как у предшественника. Внутри спидометра расположен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки i30 изменяются угол наклона и глубина, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельны и неплохо удерживают спину. Они оснащены обогревом, как и руль. Благодаря увеличенному заднему стеклу улучшена обзорность. Центральный подлокотник теперь сдвижной, а бокс в нем довольно вместительный.

Материалы внутренней отделки Volkswagen Golf несколько лучше, чем у соперников. Оформление салона – строгое и лаконичное. В частности, довольно много лакированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и выполнен плоским снизу. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – индикатор температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней – 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели здесь украшены хромом. Они рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, широкий диапазон настроек и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. Они, как и руль, обогрываются. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник с боксом. Обзорность в Volkswagen очень хорошая во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног у Focus, хотя два других хэтчбека не слишком ему уступают. Но в Ford небольшое

пространство над головой, а лидером по этому показателю является Golf. А вот салон самый широкий у i30, что позволяет трем пассажирам чувствовать себя свободнее. У него и наиболее вместительный багажник – 395 л против 380 л у Volkswagen и 341 л – у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1301, 1200 и 1354 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости Ford Focus 1,0 EcoBoost Business, Hyundai i30 1,6 Style и Volkswagen Golf 1,4 TSI Team. Все они получили систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида, датчики дождя и света, круиз-контроль, легкосплавные 16-дюймовые диски и систему стабилизации. У Volkswagen 7 подушек безопасности, а у соперников – по 6. Также Golf получил систему контроля «слепых» зон.

В сравнении участвуют бензиновые версии моделей. Трехцилиндровый турбомотор Focus имеет наименьший объем (1,0 л) и развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Новый 8-ступенчатый «автомат» работает плавно и демонстрирует быстрые переключения передач, что способствует неплохой динамике – 11,1 с до 100 км/ч и максимальным 195 км/ч. Хэтчбек расходует 7,3 л/100 км в городском цикле и, 4,9 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине предложен с 1,5-литровым 92-сильным турбодизелем.

Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Hyundai выдает 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 155 Н·м доступен только при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. i30 разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и способен развить 195 км/ч. Правда, «аппетит» у него побольше, чем у конкурентов: в городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Хэтчбек у нас также может быть оснащен двигателями объемом 1,4 л мощностью 100 и 140 л. с., а также 1,6-литровым 136-сильным турбодизелем.

Volkswagen получил 1,4-литровый турбомотор мощностью 125 л. с. при 5000 об/мин. Главное его преимущество – большой крутящий момент в 200 Н·м, доступный уже с 1400 об/мин. Двигатель работает плавно и быстро набирает обороты, а его звук приятный и не слишком громкий. Динамика самая лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 9,1 с, а максимальная



У Ford вместо рычага трансмиссии – круглый селектор



Центральная панель Hyundai наклонена



Центральная панель Volkswagen повернута к водителю



У Focus самое щедрое пространство для ног сзади



Салон i30 самый широкий в районе плеч



В Golf больше всего места над головой

скорость – 205 км/ч. К тому же, Golf наиболее экономичный: в городе он расходует 6,1 л/100 км, а на трассе – 4,3 л/100 км. Хэтчбэк также предложен со 150-сильной версией этого двигателя, а также турбомотором объемом 1,0 л (110 л. с.).

Ford Focus всегда отличался отточенной управляемостью и новое его поколение не стало исключением. Рулевое управление хэтчбэка отличается остротой и точностью, а еще оно более информативно, чем у соперников. У автомобиля не проявляется недостаточная поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в поворотах совсем небольшие, хотя при этом подвеску жесткой не назовешь. Она легко справляется с подавляющим большинством выбоин. Хорошо проявляют себя и тормоза – обеспечивают отличное замедление. Также у Focus очень хорошая шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Hyundai i30 демонстрирует уверенную управляемость благодаря новой многорычажной подвеске. Она легко справляется с большинством дорожных неровностей, хотя крены кузова при этом выражены больше, чем у двух других хэтчбэков. Подвеска все же больше ориентирована на комфорт. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Но все равно обратной связи немного. Нередко проявляется и недостаточная поворачиваемость. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, автомобиль неплохо замедляется.

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

Hyundai i30 1,6 Style самый доступный в этой тройке – 630 600 гривен. При этом у него самый большой багажник. Ford Focus 1,0 EcoBoost Business стоит 670 тыс. гривен и привлекает управляемостью. Цена Volkswagen Golf 1,4 TSI Team – 671 тыс. гривен, но зато у него лучшие в тройке динамика и экономичность.



Объем багажника Ford- 341 л



Багажник Hyundai самый вместительный – 395 л



У Volkswagen в распоряжении 380 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus	Hyundai i30	Volkswagen Golf
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1371	1225	1270
Длина/ширина/высота, мм	4378/1820/1471	4340/1795/1465	4255/1799/1452
Колесная база, мм	2700	2650	2637
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1573/1581	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	160
Объем багажника мин/макс, л	341/1354	395/1301	380/1270
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	999	1591	1395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	130 при 6300	125 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1400-4500	155 при 4850	200 при 1400-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/55 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	11,5	9,1
Максимальная скорость, км/ч	195	195	204
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,3	9,5	6,1
загородный цикл	4,9	5,2	4,3
смешанный цикл	5,8	6,8	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	670 000	630 600	672 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Самые большие в С-классе



Honda Civic

Фары Honda Civic прикрыты хромированными «бровями»



Hyundai Elantra

У Hyundai Elantra оригинальные треугольные фары



Skoda Octavia

Четыре фары и широкая решетка радиатора – новое «лицо» Skoda Octavia

В С-классе наибольшим спросом пользуются хэтчбэки, хотя и седаны и лифтбэки довольно-таки популярны. Не так давно в Украине появился обновленный седан Hyundai Elantra. Его конкурентами являются Honda Civic Sedan и Skoda Octavia. Именно эти модели и стали героями нашего сравнительного тест-драйва.

Honda Civic Sedan выглядит динамично и немного напоминает хэтчбэк. У автомобиля выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой хромированной накладкой, которая образует оригинальные «брови» над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты узкими C-образными фонарями. В крышку багажника седана интегрирован небольшой спойлер.

Седан Hyundai Elantra прошел серьезную модернизацию с заменой большинства кузовных панелей. Он сохраняет знакомый клиновидный профиль с аркообразной формой крыши и приподнятой задней частью. Однако решетка радиатора увеличена в размерах, а фары теперь треугольные (как у водородного Hyundai Nexa) и светодиодные. У автомобиля новые капот, крылья и крышка багажника с интегрированным спойлером. Боковины профилированы, а оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек. Сзади появились обновленные продолговатые фонари.

Skoda Octavia – старожил в этой тройке и уже готовится новое поколение модели. В отличие от соперников, она является лифтбэком, а не седаном, пусть у нее и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная «зубастая» радиаторная решетка сочетается с четырьмя фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим «клювом» с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три автомобиля – весьма крупные, по меркам С-сегмента. Длина Honda достигает 4648 мм, Skoda – 4659 мм, а Hyundai – 4570 мм. У Civic колесная база равна 2698 мм, у Elantra – 2700 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский и чешский автомобили несколько легче: весят 1250 кг тогда, как «японец» – 1322 кг.

У Honda Civic внутри немало серебристых вставок «под алюминий». Треспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Оно обшито кожей. Приборная панель разделена на три секции. По центру установлен



Honda самая тяжелая – 1322 кг



Hyundai компактнее соперников – 4570 мм



Skoda в профиль напоминает седан, но на самом деле это лифтбэк



В крышку багажника Civic интегрирован спойлер



Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

циферблат тахометра с цифровым спидометром и экраном бортового компьютера внутри, а по бокам – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у водительского кресла широкий диапазон регулировок. Передние сиденья Civic обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Они оснащены подогревом. Посадка ниже, чем у соперников, но обзорность вперед и по сторонам хорошая. А вот обзор назад – не самый лучший. Центральная подлокотник прячет бокс для поклажи.

В салоне Hyundai Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки. Седан получил новое трехспицевое рулевое колесо, обшитое кожей. Заменены и циферблаты приборов. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен новый 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Заменены и переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля: они крупные и логично упорядочены. У рулевой колонки изменяются высоте и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом, как и руль. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет отделение для мелкой поклажи. Появилась и беспроводная зарядка для смартфонов. Обзорность немного ограничена из-за приподнятой задней части.

Отделку Octavia разбавляют черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей, а на ободке предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле и украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние сиденья традиционно несколько упругие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Пред-

усмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Поскольку автомобили довольно-таки крупные, то на втором ряду места для ног у них более, чем достаточно. У Skoda также приличное пространство над головой, а вот в Honda и Hyundai рослые люди почувствуют его недостаток. Зато в Elantra задние кресла обогреваются. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 519-литрового у Civic и 458-литрового у Elantra. У чешского автомобиля можно сложить кресла второго ряда, что увеличит объем отсека до 1580 л.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,6 Elegance, Hyundai Elantra 1,6 Premium и Skoda Octavia 1,6 Style. Все они укомплектованы электро-стеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками, круиз-контролем. Civic и Elantra также получили парктроник, камеру заднего вида, датчики света и дождя, а у Hyundai есть еще система доступа без ключа и технология мониторинга «слепых» зон. Honda укомплектована люком в крыше. У японского и корейского автомобилей – по 6 подушек безопасности, а у чешского – 4.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л. «Четверка» Honda Civic развивает 125 л. с. при 6500 об/мин. В традициях японской марки она является высокооборотистой, а пиковый крутящий момент в 152 Н·м достигается при 4300 об/мин. У двигателя бодрый характер и он быстро раскручивается. Его звук приятный и не слишком громкий. Неплохо настроен и бесступенчатый вариатор, демонстрирующий на удивление быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 196 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

Мотор Hyundai самый мощный – 127 л. с. при 6300 об/мин. Он высокооборотистый и максимальные 158 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне она может быть несколько шумноватой. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохую плавность работы. Седан демонстрирует неплохую динамику – 11,2 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Но и расход топлива самый большой: в городе Elantra расходует 9,5 л/100 км, а за городом – 5,4 л/100 км. Автомобиль в Украине также доступен с 2,0-литровым 156-сильным бензиновым мотором.

У двигателя Skoda мощность равна 110 л. с. Однако она лучше проявляет себя в среднем



Приборная панель Honda разделена на три секции



Центральная панель Hyundai повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Civic немного места над головой



Сиденья второго ряда Elantra получили подогрев



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен при более низких 3800 об/мин. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом «автомате». Для разгона до 100 км/ч понадобится 12 с, а максимальная скорость равна 190 км/ч. Octavia экономичнее соперников: расходует 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на шоссе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Особняком стоит заряженный 230-сильный Octavia RS.

Honda Civic традиционно отличается хорошей управляемостью. Седан маневренный и уверенно держит дорогу. Руль автомобиля очень острый и делает всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость теперь гораздо меньше проявляется благодаря технологии Agile Handling Assist, имитирующей дифференциал повышенного трения. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

Благодаря новой торсионной задней подвеске новый Hyundai Elantra стал лучше в управлении. Крены кузова в поворотах несколько меньшие, чем у предшественника. Руль стал точнее, хотя обратной связи у него по-прежнему немного. Зато он очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Кроме того, его остроту теперь можно изменять нажатием кнопки. Комфорт езды также улучшен. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра, но все-таки шумоизоляция седана и стала немного лучше.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление – более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,4 м против 10,6 м у Hyundai и 10,9 м – у Honda. Конечно, езда довольно упругая, но это ощутимо только на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda на удивление мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Honda Civic 1,6 Elegance привлекает самой доступной ценой – 578 тыс. гривен. Skoda Octavia 1,6 Style стоит 592 тыс. гривен, а его преимущества – экономичность и вместительный багажник. Hyundai Elantra 1,6 Premium дороже соперников – 610 тыс. гривен, но зато у него самая богатая комплектация.



Объем багажника Honda – 519 л

У Hyundai в распоряжении – 458 л

Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики

Модель	Honda Civic	Hyundai Elantra	Skoda Octavia
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1322	1250	1250
Длина/ширина/высота, мм	4648/1799/1407	4570/1800/1450	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2698	2700	2686
Колея передняя/задняя, мм	1543/1577	1564/1565	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	154
Объем багажника мин/макс, л	519	458	590/1580
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1591	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6500	127 при 6300	110 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	152 при 4300	158 при 4850	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	215/45 R17	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,2	12,0
Максимальная скорость, км/ч	196	195	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,2	9,5	8,4
загородный цикл	5,2	5,4	5,1
смешанный цикл	6,7	6,9	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	578 000	610 000	592 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Яркие представители сегмента компактных вседорожников



Fiat 500X

Круглые фары и молдинг на «носу» Fiat 500X указывают на принадлежность к 500-тому «семейству»



Suzuki Vitara

Хромированная решетка радиатора и продолговатые фары – черты Suzuki Vitara



Volkswagen T-Roc

Радиаторная решетка Volkswagen T-Roc довольно широкая

В последнее время в разнообразном сегменте вседорожников все больше пользуются спросом небольшие городские модели. Их ценят за маневренность и экономичность и далеко не всегда выбирают с полным приводом. Недавно в нашей стране этом сегменте появился новый Volkswagen T-Roc, а Suzuki Vitara претерпел модернизацию. Мы решили сравнить их с неординарным Fiat 500X, который пока еще не обновился на украинском рынке.

Fiat 500X в выглядит очень ярко и необычно. Принадлежность автомобиля к «семейству» Fiat 500 сразу заметна. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на «носу». Вместе с тем, у автомобиля раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере, а в нижней части кузова предусмотрен пластиковый обвес. «Плечи» задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Овальные фонари дополнены серебристыми ободками.

Suzuki Vitara выделяется на фоне соперников классическим угловатым дизайном. У него выраженный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши, а в дизайне преобладают прямые линии и углы. Новая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а массивный передний бампер дополнен широким воздухозаборником. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов, а в боковинах – небольшие декоративные «жабры». Оконная линия широкая, а задние крылья раздуты. Крупные треугольные фонари обновлены.

Volkswagen T-Roc выглядит довольно выразительно. У него подтянутый дизайн с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми расширенными крыльями. Во внешнем виде господствуют традиционные Volkswagen для грани. Передняя часть смотрится свежо благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам со стреловидными ходовыми огнями. В переднем бампере виден маленький воздухозаборник. Задние стойки крыши довольно толстые, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По краям кузова размещены крупные фонари.

Fiat самый крупный в тройке – достигает 4273 мм в длину против 4234 мм у Volkswagen и 4175 мм у Suzuki. А вот самая большая колесная база у T-Roc – 2590 мм тогда, как у 500X – 2570 мм, а у Vitara – 2500 мм. Интересно, что при этом «японец» заметно легче соперников: он весит 1195 кг, итальянский автомобиль – 1320 кг, а немецкий – 1350 кг.

У Fiat 500X внутри просматриваются черты классического стиля 500-ой серии. Пластик на передней панели имитирует



Fiat больше соперников – 4273 мм



Suzuki самый легкий – 1195 кг



У Volkswagen самая большая колесная база – 2590 мм



Фонари 500X украшены хромированными ободками



Фонари Vitara – треугольные



Пятая дверь T-Roc сверху прикрыта спойлером

голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

В салоне Suzuki Vitara господствуют грани, как и в дизайне. В отделке использована замша с красными швами. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Появились новые циферблаты приборов. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Прямоугольная центральная панель сверху увенчана крупными аналоговыми часами, размещенными между двух вентиляционных дефлекторов. Предусмотрен и 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, а потому привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки регулируются высота и вылет. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Сами кресла несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом.

У Volkswagen T-Roc самые качественные материалы отделки салона. Передняя панель получилась довольно широкой. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по Golf VII. В данной версии установлены традиционные крупные циферблаты приборов, но за доплату предложена и цифровая приборная панель. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла Volkswagen T-Roc

довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрен и подогрев. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду больше всего места для ног в T-Roc, а вот в Vitara и 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Fiat и Suzuki щедрое пространство над головой. Во всех трех автомобилях сзади троим пассажирам тесновато. Volkswagen обладает самым вместительным багажником – 445 л против 375 л – у Vitara и всего 245 л – у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1290, 1120 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Fiat 500X Cross Mid, Suzuki Vitara 1,4 GL+ и Volkswagen T-Roc 1,5 TSI Life. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Volkswagen оснащен кондиционером, а два других всесезонника – климат-контролем. Кроме того, у 500X и Vitara есть круиз-контроль, а Suzuki получил еще и камеру заднего вида. Зато у T-Roc предусмотрены датчики света и дождя. У «итальянца» и «немца» по 6 подушек безопасности тогда, как у «японца» – 7. Volkswagen также оснастили системами автоматического замедления и контроля разметки.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями. Мотор Fiat 500X развивает 140 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 230 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается быстротой реакций, но работает с толчками. Fiat разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с и достигает 190 км/ч. Расход топлива у него равен 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

Двигатель Suzuki Vitara объемом 1,4 л также выдает 140 л. с. У него достаточно тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Вместе с тем, мотор довольно бодрый и быстро набирает обороты. А 6-ступенчатый «автомат» работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. При этом Suzuki расходует 7,1 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. В Украине обновленная модель также предложена с 1,0-литровым 112-сильным турбомотором.



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



На центральной панели Suzuki установлены часы



Отделка салона Volkswagen разбавлена черными лакированными вставками



Сзади в 500X ногам тесновато



В Vitara самое щедрое пространство над головой



В T-Roc сзади больше всего места для ног

Volkswagen T-Roc наиболее мощный в тройке: его 1,5-литровая «четверка» развивает 150 л. с. Она обладает и самым большим крутящим моментом в 250 Н·м при 1500-3500 об/мин. Тяги на малых и средних оборотах вполне достаточно. Мотор работает довольно тихо и без вибраций. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает очень быстро. Поэтому и динамика неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость равна 205 км/ч. Благодаря системе отключения цилиндров расход топлива самый маленький из трех автомобилей: 6,6 л/100 км в городском цикле и 4,7 л/100 км – на шоссе.

Fiat демонстрирует уверенную управляемость на уровне легковых моделей. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Dynamic Steering Torque, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное, хоть и не очень информативное, а нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска в легко справляется с дорожными неровностями и при этом вседорожник мало кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра, хотя он и не очень громкий.

Suzuki Vitara не столь увлекателен в управлении, как Fiat. Хотя его рулевое управление точное и легкое, пусть не самое информативное, особенно в околонулевой зоне. Vitara довольно высокий, но не очень сильно кренится в виражах. Однако, за это придется расплачиваться комфортом езды, так как подвеска достаточно жесткая и выбоины на дорогах ощутимы. Зато он самый маневренный: диаметр разворота составляет 10,4 м против 11,1 м у обоих конкурентов. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы шин и ветра.

Легкий и компактный Volkswagen T-Roc неплохо проявляет себя в городских условиях. Его настройки ходовой – компромисс между комфортом и управляемостью. Руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от скорости движения. Подвеска T-Roc несколько упругая, что особенно ощутимо на разбитых дорогах. Зато автомобиль на удивление мало кренится в поворотах и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Шумоизоляция в общем неплохая, хотя на больших скоростях все же слышен свист ветра в районе зеркал заднего вида.

Fiat 500X Cross Mid привлекает низкой ценой – 570 тыс. гривен. Suzuki Vitara 1,4 GL+ стоит 590 тыс. гривен и отличается самой богатой комплектацией. Volkswagen T-Roc 1,5 TSI Life несколько дороже соперников – 654 тыс. гривен. Зато у него вместительный багажник, а также мощный и экономичный двигатель.



Багажник Fiat небольшой – 245 л



У Suzuki в распоряжении – 375 л



У Volkswagen самый вместительный багажник – 445 л

Технические характеристики

Модель	Fiat 500X	Suzuki Vitara	Volkswagen T-Roc
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1320	1195	1350
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4175/1775/1610	4234/1819/1573
Колесная база, мм	2570	2500	2590
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1535/1505	1546/1541
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	185	158
Объем багажника мин/макс, л	245/910	375/1120	445/1290
Диаметр разворота, м	11,1	10,4	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1373	1498
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5500	140 при 5500	150 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	230 при 1750	220 при 1500	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/47	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	215/55 R17	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9	9,5	8,4
Максимальная скорость, км/ч	190	200	205
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,2	7,6	6,6
загородный цикл	4,9	4,9	4,7
смешанный цикл	5,7	5,9	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	570 000	590 000	654 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



Ford Mustang: юбилей американского скакуна

Всего выпущено свыше 8,5 миллиона Mustang



Среди американских автомобилей – немало культовых. Но, пожалуй, одним из самых легендарных (наряду с Chevrolet Corvette) является, конечно же, Ford Mustang. Уже выпущено свыше 8,5 миллиона купе и кабриолетов, что является отличным показателем для спортивной модели. В нынешнем году Mustang празднует свое 55-летие.

Отцом считается вице-президент Ford Motor Company Ли Яккока. В 1961 году ему было 37 лет и он неплохо понимал вкусы нового поколения американцев, а потому решил создать автомобиль, в первую очередь, для них. Яккока поставил перед своими подопечными задачу: спроектировать четырехместный автомобиль длиной 4,6 м (180 дюймов), весом чуть более 1100 кг и

стоимостью всего 2500 долларов – вдвое дешевле конкурентов.

Год спустя представили первый концепт – среднемоторный кабриолет с 2,0-литровым двигателем. Впрочем, со временем разработчики вернулись к классической переднемоторной заднеприводной компоновке. Чтобы ускорить разработку, платформу позаимствовали у доступного Ford Falcon,



Назвали Mustang в честь истребителя

а потому уже через 18 месяцев автомобиль был готов.

Грандиозная презентация новинки состоялась 17 апреля 1964 года на промышленной выставке в Нью-Йорке. Ли Якокка позаботился об освещении этого события на телевидении: его транслировали в прямом эфире все три общенациональных телеканала: ABC, NBC и CBS. Американцам показали стильное купе с громким именем – Mustang. Поначалу может показаться, в нем ничего особенного: две двери, длинный капот, короткий багажник. Что характерно, назвали его совсем не в честь дикого коня, а в честь истребителя P-51 Mustang, у которого кабина также была сдвинута назад, чтобы мог поместиться большой мотор. И лишь со временем создатели решили заменить голубой овал Ford логотипом в виде скачущего жеребца.

Американцы влюбились в Mustang с первого взгляда. В Штатах вспыхнула настоящая лихорадка: молодежь очень хотела новый Ford и выстроилась за ним в очереди. Кое-где доходило даже до драк за право обладания Mustang. За первый день было продано 22 тысячи машин, за год – 418 тысяч, а за полтора года – миллион! Этот рекордный показатель превысил даже достижения массового Volkswagen Beetle. Такого ажиотажа Америка еще не видела.

Секретом успеха «скакуна» Ford стало разнообразие. Длинный список опций позволял конфигурировать автомобиль в зависимости от вкусов и толщины кошелька. Mustang мог быть как доступным средством передвижения, так и мощным спорткупе. Покупателю предлагали кондиционер, радио, спортивные сиденья, различные варианты отделки салона, передние дисковые тормоза, автоматическую трансмиссию и гидроусилитель руля – всего 74 опции. Это Цподчеркивал и рекламный слоган: «Спро-

Концепт-кар Ford Mustang 1962 года



Первый Ford Mustang
1964 года



За Ford Mustang сразу же выстроились очереди 1964 года

Секрет успеха моделей –
огромный список опций



Фастбэк Shelby GT350 1965 года



Ли Яккока представляет миллионный Mustang, 1966 год



ектированный, чтобы быть спроектированным вами».

Вскоре к купе присоединились кабриолет и обтекаемый спортивный фастбэк с посадочной формулой 2+2. На выбор предлагали четыре двигателя – от скромной 3,3-литровой «шестерки» мощностью 101 л. с. до 4,7-литрового 271-сильного V8. Последний разгонял Mustang до 100 километров в час за 7,6 с и позволял достичь 200 км/ч. То есть это был настоящий muscle car (мускулистый автомобиль) – так в США тогда именовали мощные модели.

Ошеломительный успех Ford подтолкнул конкурентов к созданию подобных моделей: вскоре появились Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird и Plymouth Barracuda. Таким образом, сформировался новый класс pony cars – машин-пони, компактных (по американским меркам тех лет) спортивных автомобилей.

Но Mustang «ускакал» далеко вперед, ведь каждый год его понемногу модернизировали

Shelby GT500 1967 года



**Shelby GT500 Eleanor из фильма
Угнать за 60 секунд**



**Кабриолет Ford Mustang
1967 года**



ли. Поскольку существующая «восьмерка» не позволяла добиваться успехов в гонках, то Ли Яккока обратился за помощью к гонщику и конструктору Кэрроллу Шелби – автору знаменитой Shelby Cobra. Тот взялся усовершенствовать фастбэк Mustang – снизил вес на 100 кг и увеличил мощность двигателя до 306 л. с. Так в 1965 году появился Shelby GT350, который был способен достигать 218 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 6,5 секунд. Он получился дороже обычного Mustang, и чтобы сделать его доступнее, часть Shelby GT350 сдавали напрокат. Интересно, что находились умельцы, умудрявшиеся брать купе на выходные, участвовать на нем в соревнованиях и возвращать его назад с вмятинами и гоночными номерами на кузове.

Шелби не остановился на достигнутом и

**Ford Mustang 428 Cobra Jet 1968 года
развивал около 400 л. с.**



**Ford Mustang Shelby GT500 KR
Convertible 1968 года**



Ford Mustang Boss 302 1969 года



в 1967 году представил Shelby GT500 с 7,0-литровым 360-сильным V8. Такой автомобиль уже мог соревноваться и с Ferrari, но стоил раза в четыре дешевле. А затем в 1968 году появился Mustang Cobra Jet. Официально его мощность составила 335 л. с., правда, эта цифра была преднамеренно занижена, чтобы уменьшить страховку. Фактически V8 развивал 400 л. с., что позволяло достичь 100 км/ч всего за 5,4 с и преодолеть 400 м с места за 13,9 с. Согласитесь, такие характеристики и сейчас неплохие. Не удивительно, что его версию от Shelby называли King of Road (король дороги). Конечно, «прожорливый» Cobra Jet расхо-

Ford Mustang Mach I, 1969 год



Ford Mustang Boss 429 1970 года



довал 20-26 л/100 км. Но бензин тогда стоил копейки – примерно 3 цента за литр.

Появились и другие версии – с двигателями объемом 5,0 л (250 л. с.) и 6,4 л (325 л. с.). Постоянно обновляли и дизайн: Mustang стал длиннее, шире и выразительнее на вид.

Гоночную программу Ford в 1969 году продолжили новейшие Mustang Boss 302 и Mustang Boss 429. У первого был 5,0-литровый 290-сильный V8, а у второго – 7,0-литровый 375-сильный. Но неофициальные подсчеты показали, что мощность Boss 302 достигала 350-400 л. с., а Boss 429 – 440-460 л. с. Ford сразу же выиграл все важнейшие американские гонки. «Триста второй» торжествовал в серии Trans Am, а Boss 429 победил в NASCAR. В 1971 году линейку продолжил 330-сильный Boss 351, способен разогнаться до 100 км/ч за 5,8 с.

Shelby GT350 1970 года



Ford Mustang Boss 351 1971 года

К 1973 году Ford Mustang потерял в мощности



Ford Mustang второго поколения, 1974 год



Но и обычные Mustang не были медленными – за весьма небольшие деньги предлагали версию Mach I с 5,7-литровым 290-сильным двигателем.

Однако в 70-х годах количество «лошадей» под капотом Mustang уменьшилось. Сначала были введены новые экологические нормы, что уменьшило мощность флагманского Mustang 351 HO 1973 года до 266 л. с. А затем начался нефтяной кризис и подорожание бензина снизило популярность спортивных автомобилей.

Появившаяся через год модель второго поколения стала настоящим провалом. Неудачный угловатый дизайн Mustang II отпугнул многих поклонников, да и динамика оказалась не самой лучшей, ведь мотор развивал всего 140 л. с. Тем не менее, именно в 1974 году с конвейера сошел

Ford Mustang 1978 года



Ford Mustang SVO, 1986 год



трехмиллионный Mustang.

Третья генерация Ford Mustang, появившаяся в 1979 году, также не оправдала надежд. Внешне невыразительный автомобиль утратил все фамилные черты стиля. Наряду с купе и кабриолетом даже появился трехдверный хетчбэк. Не помогло и появление более мощных версий – 200-сильной SVO 1985 года и 235-сильной GT 1993 года. Если первый Ford Mustang получился сверхуспешным, то его наследники, стали провальными. Не удивительно, что руководство компании уже думало ликвидировать модель.

Однако за 30 лет на конвейере автомобиль стал легендарным и в 1994 году аккурат к юбилею все же увидел мир очередной Mustang. В его дизайне появились некоторые черты оригинальной модели, а двигатели наконец получили прибавку в мощности. V8

Ford Mustang 1994 года



Ford Mustang SVT Cobra 2002 года



**Ford Mustang 2005 года
выполнили в ретро-стиле**



объемом 4,6 л развивал от 260 до 390 л. с. и позволял развить 240 км/ч. К тому же, цены на автомобиль остались весьма демократичными.

Переломный Ford Mustang 2005 года обозначил возвращение к истокам. Своим агрессивным дизайном он очень напоминал знаменитого предка. Конечно же, были предложены традиционные «восьмерки» объемом 4,6 л (315 л. с.) и 5,0 (425 л. с.), а возрожденный Shelby GT500 получил 5,4-литровый компрессорный мотор мощностью 670 л. с. Вместе с тем появились новшества вроде сенсорного дисплея мультимедийной системы. Автомобиль получился успешным и обозначил возрождение класса pony cars,

ведь вскоре появились современные Chevrolet Camaro и Dodge Challenger.

О культовости автомобиля свидетельствуют его роли в известных фильмах. В 1968 году Mustang сыграл главную роль вместе со Стивом Маккуином в киноленте «Буллит». Сцена погони с участием автомобиля уже давно стала киноклассикой. Не менее известным является и модифицированный Shelby GT500 Eleanor – герой фильма «Угнать за 60 секунд». Mustang становился транспортным средством Джеймса Бонда и отлично показал себя шедевре Клода Лелюша «Мужчина и женщина». Среди известных поклонников Ford Mustang – экс-президент США Билл Клинтон, актеры Кевин Костнер,

Чарли Шин, Брюс Уиллис, рок-музыкант Джим Морисон.

Сейчас в производстве уже шестое поколение Ford Mustang. Автомобиль стал более обтекаемым, но сохранил фирменные детали дизайна. Он идет в ногу со временем наряду с классическим 5,0-литровым V8 предложен и 2,3-литровый турбомотор. Присутствуют в линейке и версии от Shelby, причем у GT500 в распоряжении целых 750 л. с. Сейчас Mustang официально представлен в Европе и даже в Украине. Мало того, в последние годы он регулярно становится самой продаваемой спортивной моделью на планете.

Shelby GT500 Convertible 2013 года



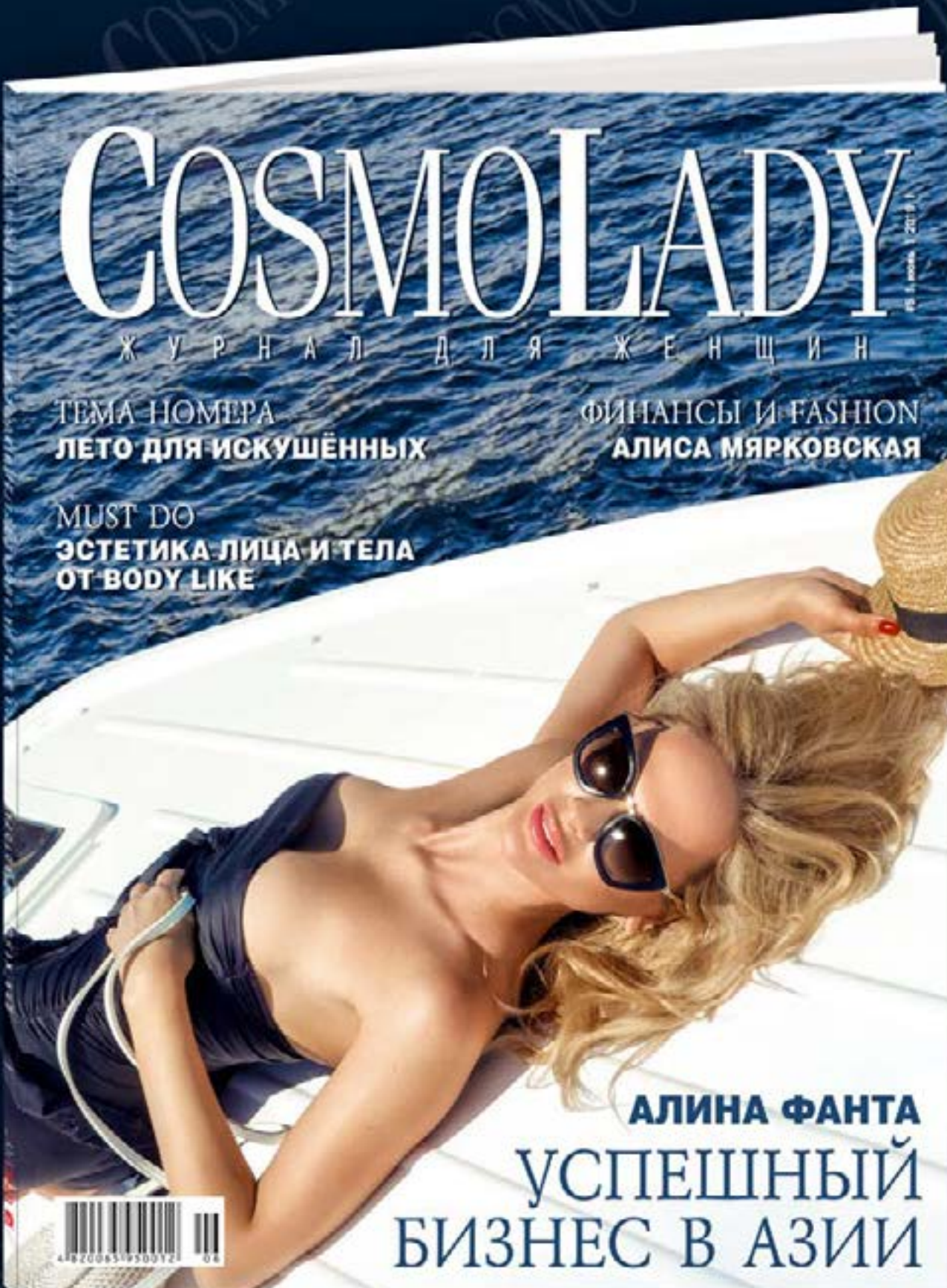
Ford Mustang 2014 года



Новейший 750-сильный
Shelby GT500 2019 года



COSMOLADY

The magazine cover features a woman with long blonde hair, wearing sunglasses and a dark blue strapless dress, lying on her back on the white deck of a boat. She is holding a straw hat in her left hand and a white cord in her right. The background is the blue sea. The title 'COSMOLADY' is at the top in large white letters. Below it is the subtitle 'ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН'. The main theme 'ТЕМА НОМЕРА ЛЕТО ДЛЯ ИСКУШЁННЫХ' is on the left, and 'ФИНАНСЫ И FASHION АЛИСА МЯРКОВСКАЯ' is on the right. The 'MUST DO' section is on the left, and the main feature 'АЛИНА ФАНТА УСПЕШНЫЙ БИЗНЕС В АЗИИ' is on the right. A barcode is in the bottom left corner.

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА НОМЕРА
ЛЕТО ДЛЯ ИСКУШЁННЫХ

ФИНАНСЫ И FASHION
АЛИСА МЯРКОВСКАЯ

MUST DO
**ЭСТЕТИКА ЛИЦА И ТЕЛА
ОТ BODY LIKE**

АЛИНА ФАНТА
УСПЕШНЫЙ
БИЗНЕС В АЗИИ



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