

Тест-Драйв

ИЮЛЬ 2019



Ferrari SF90 Stradale • Bentley Bentayga Speed • Skoda Mountiaq • Skoda Superb • Land Rover Discovery Sport • Audi A6 Allroad Quattro • BMW X1 • Buick Encore • e.GO Life • Lexus RX • Audi SQ8 • Bentley Flying Spur • BMW M8 • Cadillac CT4 • Mercedes-Benz GLB • Audi S7 Sportback • Peugeot 508 SW • Mercedes-Benz EQC • Porsche Cayenne Coupe • BMW X2 • Range Rover Evoque • Volvo XC40 • Audi Q7 • BMW X7 • Mercedes-Benz GLS • Kia Stonic • Renault Captur • Seat Arona

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



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

Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

**Концепт-кар
SKODA MOUNTIAQ:**
пикап в молодежном стиле



8

**Премьера
SKODA SUPERB:**
освежение



12

**Премьера
LAND ROVER DISCOVERY SPORT:**
модернизация



16

**Премьера
AUDI A6 ALLROAD QUATTRO:**
новое поколение к юбилею



20

**Премьера
BMW X1:**
обновление



24

**Премьера
BUICK ENCORE:**
смена поколений



28

**Премьера
E.GO LIFE:**
электромобиль за разумные деньги



32

**Премьера
LEXUS RX:**
модернизация



36

**Премьера
AUDI SQ8:**
дизельный флагман



42

**Премьера
BENTLEY FLYING SPUR:**
скорость и роскошь



48

**Премьера
BMW M8:**
скоростной флагман



56

**Премьера
CADILLAC CT4:**
младший в линейке



62

**Премьера
FERRARI SF90 STRADALE:**
самый быстрый в истории



70

**Премьера
MERCEDES-BENZ GLB:**
расширение линейки



78

Дебютант
AUDI S7 SPORTBACK:
ставка на дизель



86

Дебютант
BENTLEY BENTAYGA SPEED:
роскошь и скорость



94

Дебютант
PEUGEOT 508 SW:
стильный универсал



100

Дебютант
MERCEDES-BENZ EQC:
новый этап



108

Дебютант
PORSCHE CAYENNE COUPE:
прибавка спортивности



116

Сравнительный тест-драйв
BMW X2, RANGE ROVER EVOQUE И VOLVO XC40:
сравнение компактных премиальных вседорожников



122

Сравнительный тест-драйв
AUDI Q7, BMW X7 И MERCEDES-BENZ GLS:
большие и роскошные



128

Сравнительный тест-драйв
KIA STONIC, RENAULT CAPTUR И SEAT ARONA:
для городских джунглей



134

Страницы истории
FIAT:
старейший автопроизводитель Италии

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.

Skoda Mondeo

ПИК



untiaq

ап в молодежном стиле





Академия Skoda продолжает удивлять интересными и нестандартными проектами. В прошлом году ее студенты подготовили концептуальный компактный пикап Skoda Funstar на базе Fabia, а теперь молодыми дизайнерами создан его старший брат Mountiaq.

Новый Skoda Mountiaq построили на базе вседорожника Kodiaq. У автомобиля удалили всю заднюю часть, а на ее месте появилась грузовая платформа. Пикап Skoda крупнее донора: достигает 4999 мм в длину, 2005 мм в ширину и 1710 мм в высоту при колесной базе в 2788 мм. Весит автомобиль 2450 кг.

Концепт-кар сохраняет знакомый дизайн

Skoda Kodiaq, но получил больше вседорожных атрибутов. Так, его клиренс вырос до 290 мм и появились 17-дюймовые шины с глубоким протектором. Также установлены дуги, лебедка, подножки и шноркель для преодоления бродов. На крышу и в передний бампер добавили светодиодную оптику. А раздутые колесные арки указывают на расширенную колею.

Во внутренней отделке появились оранжевые вставки в цвет кузова и накладки «под карбон». Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и скошенный снизу руль позаимствовали у заряженного Skoda Kodiaq RS. Грузовой отсек подсвечи-

вается диодами, а под полом появились ящики для мелкой поклажи. К тому же, установлен мощный 2000-ваттный сабвуфер, а водителю и пассажиру положены две рации.

Под капотом Skoda Mountiaq – 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 190 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, а привод, естественно, является полным.

Конечно, пикап Skoda Mountiaq так и останется концепт-каром. Однако он продемонстрировал, что у молодых дизайнеров чешской марки есть и креативность, и потенциал.





Skoda



Superb

освежение





Skoda Superb был флагманом чешской марки с 1934 года. В 2001 году знаменитую модель возродили, а нынешнее ее поколение выпускают с 2014 года. Теперь Superb модернизировали и расширили палитру его версий.

Новый Skoda Superb сохраняет знакомый граненый дизайн. Узнать обновленный автомобиль по новой решетке радиатора и измененным фарам. Оптика, кстати, светодиодная в базовой версии и может быть матричной за доплату. Новый и передний бампер, а воздухозаборник в нем существенно увеличен. Свежие фонари теперь соединены хромированным молдингом.

Кроме того, теперь появилась версия Sportline с аэродинамическим обвесом и 18-дюймовыми легкосплавными дисками и универсал повышенной проходимости Scout с увеличенным клиренсом.

В салоне улучшены материалы отделки и предложены новые схемы. В более дорогих версиях теперь есть цифровая панель приборов, а на центральной панели установлен увеличенный 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В багажнике универсала появился органайзер для поклажи. Список опций расширила система полуавтономного движения.

Для модели теперь предлагают бензино-

вые турбомоторы объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 и 272 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Модельный ряд впервые пополнил заряжаемый гибрид Skoda Superb. Его 1,4-литровый бензиновый турбодвигатель и электромотор суммарно развивают 218 л. с., а запас хода в электрическом режиме составляет 55 км. На выбор доступны механическая трансмиссия или «робот» с двумя сцеплениями, есть и полноприводные модификации.

Модернизированный Skoda Superb начнут продавать в Европе с осени. Стоимость автомобиля составит от 27 тыс. евро.

Skoda Superb Scout







модернизация

Land Rover Discovery S



Sport



Land Rover Discovery Sport появился в 2014 году, как преемник модели Freelander. Это самая доступная модель в линейке британской марки. После пяти лет на конвейере Discovery Sport решили обновить.

Новый Land Rover Discovery Sport не слишком изменился внешне и сохраняет знакомый дизайн. Изменения лучше всего видны в передней части. У внедорожника новая решетка радиатора в стиле старшего брата Discovery и измененные фары, которые теперь могут быть полностью светодиодными. Также заметны более выпуклые бамперы, а сзади обновлены фонари. Версию R-Dynamic можно отличить по аэродинамическому обвесу. Кроме того, теперь доступны легкосплавные диски диаметром

до 21 дюйма.

В салоне сохранены строгие грани и прямые линии. Уже в базовой версии в отделке присутствует кожа, довольно много и вставок «под алюминий». Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Land Rover Discovery Sport получил новое четырехспицевое рулевое колесо и цифровую панель приборов. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь рычаг. На центральной панели появился новый 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы и заменены переключатели. Часть кнопок теперь сенсорные. Как и прежде, внедорожник доступен в вариантах на 5 и 7 мест. Список опций дополнили беспроводная зарядка для смартфонов и камеры кругового обзора с функцией просмотра сквозь капот (камера

показывает участок, который не виден водителю из-за капота).

Все двигатели теперь дополнены 48-вольтовой гибридной установкой. Бензиновые 2,0-литровые турбомоторы развивают 200 и 250 л. с., а турбодизели такого же объема – 150, 180 или 240 л. с. Позже появится еще и подзаряжаемый гибрид.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия обновлена, а все полноприводные версии теперь оснащены системой Terrain Response2 с режимами для разных типов дорожного покрытия. Среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Обновленный Land Rover Discovery Sport поступит в продажу с осени. Цены стартуют с 37 тыс. евро.





Audi A6 Allr

новое поколение к юб



oad Quattro

билею





Audi A6 Allroad Quattro стоял у истока сегмента универсалов повышенной проходимости. Модель дебютировала в 1999 году, а значит теперь она празднует свое 20-летие. К юбилею подготовили вседорожный универсал Audi четвертого поколения.

При длине 4,95 м и колесной базе 2,93 м новый Audi A6 Allroad Quattro несколько крупнее предшественника. В его дизайне стало больше граней, а крылья слегка расширены. Отличить версию повышенной проходимости можно по особой решетке радиатора и вседорожному обвесу, появилась и защита днища. К тому же, клиренс универсала увеличен: в зависимости от режима пневмоподвески он равен 124-184 мм. Оптика автомобиля – полностью светоди-

одная. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски.

Салон Audi A6 Allroad Quattro декорирован особой тканью и кожей уже в базовой версии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлены два сенсорных экрана, причем нижний – заменяет клавиши климат-контроля. Объем багажника составляет 565 л в обычном состоянии и 1680 л – со сложенными задними сиденьями.

Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия. Список опций также пополнил Wi-Fi.

На выбор предложены три версии 3,0-литрового турбодизеля, дополненные небольшой гибридной установкой. Эти V6 разви-

вают 231, 286 и 349 л. с. В самом мощном варианте установлен дополнительный электрический компрессор, а пиковый крутящий момент достигает 700 Н·м. Универсал Audi разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с и развивает 250 км/ч, а средний расход топлива – 6,6 л/100 км.

Audi A6 Allroad Quattro оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и постоянным полным приводом с функцией помощи на крутом спуске. Помимо пневмоподвески, стандартными являются и адаптивные амортизаторы.

Новый Audi A6 Allroad Quattro уже доступен для заказа в Германии. Купить универсал там можно по цене от 61 500 евро.





BMW X1

обновление







BMW X1 известен с 2009 года и открывает вседорожную линейку баварской марки. В 2015 году представили второе поколение модели, а теперь его немного модернизировали.

Освеженный BMW X1 вслед за старшими X3 и X5 обрел черты нового фирменного стиля. Он сохранил знакомый силуэт и рельефные боковины, но его решетка радиатора увеличена в размерах. Фары стали более раскосыми и теперь светодиодные уже в базовой версии. Также изменены бамперы, а сзади видны обновленные фонари. Также увеличены в размерах выхлопные трубы. Версию с пакетом M Sport можно узнать по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам.

В салоне BMW X1 перемены не столь заметны. Материалы отделки улучшены и внутри много серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Обращает на себя внимание новый селектор трансмиссии. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а сверху на ней установлен новый сенсорный дисплей мультимедийной системы диагональю 8,8 либо 10,25 дюйма (в зависимости от уровня оснащения). Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, а объем багажника составляет 505 л.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (192 и 231 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (116 л. с.) и 2,0 л (150, 190 и 230 л. с.). Самый мощный бензиновый ва-

риант разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и развивает 235 км/ч.

Новичком в линейке является заряжаемый гибрид BMW X1 со 125-сильным бензиновым турбодвигателем и электромотором мощностью 95 л. с. Он может проехать до 50 км на электротяге и расходует чуть больше 2 л/100 км.

Для разных версий X1 доступны 6-ступенчатая механическая, 7-ступенчатая роботизированная или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а за полный привод нужно доплатить. Также в качестве опции предложены адаптивные амортизаторы.

Новый BMW X1 поступит в производство с лета. Стоимость вседорожника не изменится – от 32 тыс. евро.





Buick En

смена поколений



core





Buick Encore появился в 2012 году, как американский вариант хорошо знакомого у нас вседорожника Opel Mokka. Поскольку General Motors продал Opel концерну PSA Group и новые владельцы отказались от развития Mokka, то его американского собрата в Buick разрабатывали уже своими силами.

Новый Buick Encore второго поколения подрос примерно до 4,4 м в длину и стал солиднее на вид. Его линия крыши стала менее покатой и украшена хромированным молдингом, а у лобового стекла уменьшен угол наклона. Широкая решетка радиатора в виде улыбки украшена хромированным молдингом и сочетается с каплевидными фарами, которые теперь могут быть светодиодными. Оконная линия теперь изогнутая, а крылья расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а продолговатые фонари высоко посажены.

В салоне улучшены материалы отделки и стало еще больше хромированных деталей.

Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем. Данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель увенчана 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Подросший Buick Encore стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 675 л.

Известно, что базовая версия получит системы автоматического торможения и контроля полосы движения. Перечень опций пополнят камеры кругового обзора и панорамная крыша.

Ожидается, что новый Buick Encore получит бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (170 л. с.) и 2,0 л (237 л. с.). Обе версии будут оснащать 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или подключаемым полным.

Новый Buick Encore поступит в продажу с осени по цене примерно от 25 тыс. долларов. Производить вседорожник будут не только в США, но и в Китае.





e.GO Life

электромобиль за раз



Зумные деньги





В наши дни электромобили нередко проектируют не автогиганты, а небольшие и не очень богатые компании. Собственно, даже марка Tesla начинала с малого. Таким же путем пошел и немецкий производитель e.GO, представив недорогой и компактный электромобиль Life.

Новый e.GO Life – небольшой хетчбэк длиной 3348 мм, шириной 1700 мм и высотой 1567 мм. Весит он 1100-1200 кг, в зависимости от типа батареи. У электромобиля сдержанный дизайн с двухобъемным профилем и малыми углами наклона стоек крыши. У него круглые фары и фонари, а третья дверь выполнена полностью прозрачной. Интересно, что базовый вариант получил 15-дюймовые легкосплавные диски.

Салон e.GO Life довольно-таки лаконичный. У него скромная цифровая панель приборов, а на центральной панели – дисплей, несколько кнопок и три переключателя. У автомобиля посадочная формула 2+2, то есть задние сиденья рассчитаны на детей. Объем багажника составляет 300 л в обычном состоянии и 1120 л – со сложенными креслами второго ряда.

Базовая комплектация включает систему стабилизации, 4 подушки безопасности и электростеклоподъемники, а вот за кондиционер и парктроник нужно доплатить.

Силовую установку разрабатывали в Bosch. Начальная версия e.GO Life 20 оснащена 27-сильным электромотором и литий-ионной аккумуляторной батареей емкостью

14,5 кВт·ч. Она способна развить 112 км/ч и проехать 104 км без подзарядки.

У e.GO Life 40 мотор 54-сильный, а батарея – 17,5-киловаттная. Максимальная скорость равна 123 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 12 с. Запас хода – 113 км.

Флагманский e.GO Life 60 получил 80-сильный мотор и батарею на 23,5 кВт·ч. Динамика у него неплохая – 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 142 км/ч. Дальность пробега без подзарядки – 145 км. Зарядка в длится от 4 до 10 часов, в зависимости от версии.

Электромобиль будут продавать по цене от 15 900 до 19 900 евро. Ежегодно планируют выпускать по 10 тыс. e.GO Life.





Lexus R

модер



RX

ОНИЗАЦИЯ





Lexus RX известен с 1998 года и он является одним из основателя сегмента среднеразмерных премиальных вседорожников. С 2015 года в продаже четвертое поколение модели и теперь его обновили. Модернизацию прошел как стандартный пятиместный вариант, так и удлинённая семиместная версия.

Нынешний Lexus RX отличается весьма нестандартным граненым дизайном. Фирменная широкая веретенообразная решетка радиатора изменена, также обращают на себя внимание более раскосые светодиодные фары. Новый и передний бампер с дополнительными вентиляционными отверстиями, причем теперь в нем появились и

противотуманки. Отныне стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски. Задние стойки по-прежнему окрашены в черный цвет. Также обновлены фонари, а соединяет их хромированный молдинг. Как и прежде, можно выбрать вариант F Sport с аэродинамическим обвесом и 20-дюймовыми колесами.

В салоне предложены новые варианты отделки. Несколько изменена графика цифровой панели приборов. Также предложены новые дисплеи мультимедийной системы с диагональю 8,0 либо 12,3 дюйма. Навигация в меню теперь может осуществляться с помощью сенсорной панели, есть и голосовое управление. Базовое оснащение рас-

ширила система распознавания дорожных знаков.

Для Lexus RX предлагают на выбор бензиновые двигатели объемом 2,0 л (235 л. с.) и 3,5 л (295 л. с.), а также 308-сильную гибридную установку. Гибрид Lexus комплектуют вариатором, а вот бензиновые версии – 8-ступенчатым «автоматом».

У вседорожника перенастроены пружины подвески и амортизаторы, а также установлены новые стабилизаторы поперечной устойчивости. Все это призвано сделать езду комфортнее.

Новый Lexus RX поступит в продажу с осени. Стоимость автомобиля не изменится – от 44 тыс. долларов.







Audi SQ8

дизельный флагман









Появившийся в прошлом году Audi Q8 позиционируют, как флагманский и самый дорогой внедорожник немецкой марки со спортивными задатками и купеобразным дизайном. Год спустя дебютирует его флагманская версия – заряженный Audi SQ8.

В последнее время Audi возрождает популярность дизеля и им начали оснащать «горячие» модификации. Так, Audi S6 и S7 получили 3,0-литровый V6, а вот у SQ7 и SQ8 под капотом – 4,0-литровый 435-сильный V8. Интересно, что две его турбины работают в тандеме с электрическим компрессором, что обеспечивает отличную тягу на малых оборотах. Пиковые 900 Н·м крутящего момента доступны уже при 1000 об/мин.

К тому же, новый Audi SQ8 оснащен не-

большой 48-вольтной гибридной установкой мощностью 11 л. с. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Конечно, обязательным является постоянный полный привод со спортивным дифференциалом, также предусмотрена пневмоподвеска с изменяемым клиренсом. Мало того, Audi SQ8 оснастили карбоново-керамическими тормозными дисками. За доплату предложены управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

У Audi SQ8 характерный граненый дизайн с высокой оконной линией и наклоненными на большой угол задними стойками крыши. Оптика внедорожника полностью светоди-

одная. Отличить заряженную версию можно по особой «зубастой» решетке радиатора и аэродинамическому обвесу. Сзади видны четыре выхлопных трубы. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса предложены за доплату.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а на педалях и порогах появились металлические накладки. Внедорожник получил спортивные сиденья и руль со скошенным снизу ободом. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана.

Новый Audi SQ8 поступит в продажу с осени. Стоимость внедорожника в Европе составит примерно 100 тыс. евро.





Технические характеристики Audi SQ8

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4986/1995/1705
Колесная база, мм	2995
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691
Клиренс (дорожный просвет), мм	164-254
Объем багажника, л	605/1755
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3956
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1000-3250
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	11
Топливо/емкость бака, л	Дт/85
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	100 000

Bentley FL



ying Spur

скорость и роскошь









Bentley Flying Spur представили в 2005 году, как четырехдверную версию спортивного Continental GT. С 2013 года его выделили в отдельную модель, хотя он сохранил родство с купе. Поскольку не так давно представлен новый Bentley Continental GT, то теперь произошла смена поколений и у Flying Spur.

Новый Bentley Flying Spur является родственником Porsche Panamera, ведь использует ту же платформу MSB. Его длина незначительно выросла (до 5304 мм), а вот колесная база увеличена сразу на 130 мм – до 3195 мм. Дизайн выдержан в духе родственного Continental GT. Решетка радиатора увеличена в размерах, крупнее стали и круглые фары. Кстати, они теперь светодиодные и матричные. Крылья автомобиля слегка расширены и более рельефные. Профиль подчеркивают 21-дюймовые легкосплавные диски и небольшие вентиляци-

онные отверстия в боковинах. Оконные рамки, пороги и ободки фонарей декорированы хромом.

В отделке салона традиционно сочетаются кожа, полированный алюминий и лакированное дерево. Впервые седан Bentley получил цифровую панель приборов, данные проецируются и на лобовое стекло. Большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы в неактивном состоянии прячется за деревянной крышкой. Ниже находится изящный циферблат часов. Покупатель может выбрать формат заднего ряда: трехместный диван и два отдельных кресла. У задних пассажиров – свой сенсорный дисплей для управления четырехзонным климат-контролем.

Комплектация Bentley Flying Spur расширена и теперь седан по умолчанию оснащен камерами кругового обзора, 650-ваттной аудиосистемой, парковочным автопилотом,

системами ночного видения и полуавтономного движения.

Поначалу автомобиль будут оснащать только 6,0-литровым W12 с турбонаддувом мощностью 635 л. с. и максимальным крутящим моментом в 900 Н·м. С ним разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. Позже пообещают вариант с 4,0-литровым V8 и заряжаемый гибрид.

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

Новый Bentley Flying Spur поступит в продажу с начала 2020 года. Стоимость седана составит около 210 тыс. евро.





Технические характеристики Flying Spur

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	5304/1978/1484
Колесная база, мм	3195
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	635 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	265/40 ZR21 спереди, 305/35 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	333
Стоимость автомобиля в Европе, евро	230 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

BMW M8

скоростной флагман





BMW 8 Series первого поколения так и не получило заряженную М-версию, хотя ее разработки велись и даже выпустили один прототип с мотором от McLaren F1. Теперь же этот просчет решили исправить и у возрожденного 8 Series так появилась флагманская модификация М8. Причем, подготовили как купе, так и кабриолет.

Новый BMW М8 получил 4,4-литровый V8 с двумя турбинами. Двигатель развивает 600 л. с. в стандартной версии и 625 л. с. с пакетом Competition. Максимальный крутящий момент в обеих модификациях – 750 Н·м. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 3,3 с, во втором – 3,2 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, хотя за доплату этот порог поднимут до 305 км/ч. За соответствующее звуковое сопровождение отвечает спортивная выхлопная система.

Купе и кабриолет BMW М8 оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Впрочем, есть и заднеприводный режим для любителей заноса. Подвеска и рулевое управление перенастроены. Предусмотрены адаптивные амортизаторы, а за доплату можно заказать карбоново-керамические тормоза. Интересно, что появилась новая система настройки чувствительности педали тормоза.

У BMW М8 стремительный дизайн с длинным капотом и высокой оконной линией. Решетка радиатора окрашена в черный цвет, а раскосые светодиодные фары слегка тонированы. Также отличить автомобиль можно по увеличенным передним воздухозаборникам, расширенным крыльям и «жабрам» в боковинах. Предусмотрены аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски. На крышке багажника появился спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Для снижения массы крыша выполнена из углеволокна.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и карбон, а педали и пороги украшены металлическими накладками. Новый BMW М8 получил особый руль и новый рычаг трансмиссии. Также несколько изменена графика цифровой панели приборов. Появились и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и электроприводом. Оснащение дополнили беспроводная зарядка для смартфона, парковочный автопилот и система проецирования данных на лобовое стекло.

BMW М8 поступит в продажу с осени. Стоимость модели стартует примерно со 125 тыс. евро.













Технические характеристики BMW M8 Competition

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4867/1907/1362
Колесная база, мм	2827
Колея передняя/задняя, мм	1627/1632
Объем багажника, л	420
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
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	625 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68
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, TPMS
Количество подушек безопасности, шт	7
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 285/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	305
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	125 000 – 150 000

Cadillac C



СТ4

младший в линейке









В наши дни продажи седанов сокращаются, ведь растет спрос на всесезонные автомобили. Особенно это заметно по американскому рынку. Тем не менее, в Cadillac не отказываются от четырехдверных моделей: недавно на смену CTS пришла модель CT5, а теперь появился преемник самого младшего ATS – новый Cadillac CT4. Причем, сразу представили заряженный вариант CT4-V.

Cadillac CT4 построен на заднеприводной платформе Alfa 2, как и старшие CT5 и CT6. Автомобиль достигает 4755 мм в длину, 1815 мм в ширину и 1422 мм в высоту при колесной базе в 2775 мм. Заряженная версия весит 1640 кг.

Седан сохраняет классический силуэт с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и коротким багажником. В дизайне традиционно господствуют грани. Вместе с тем,

Cadillac CT4 обрел черты нового фирменного стиля с широкой решеткой радиатора, тоненькими светодиодными фарами и фарами. Заряженный V-вариант можно отличить по аэродинамическому обвесу, 18-дюймовым дискам и заднему спойлеру.

Во внутренней отделке Cadillac CT4-V сочетаются кожа и полированный алюминий. Интересно, что даже у флагманской версии нет цифровой приборной панели – установ-





лены обычные циферблаты, разделенные цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра предусмотрен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Центральную панель венчает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Среди опций появилась система полуавто-

номного вождения Super Cruise.

Новый Cadillac CT4-V оснащен 2,7-литровым турбированным V6 мощностью 320 л. с. и с крутящим моментом в 500 Н·м. Экономить топливо поможет система отключения цилиндров. Стандартный CT4, скорее всего, оснастят 2,0-литровым турбомотором.

Седан получил 10-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть задним или полным. Оснащение CT4-V

включает дифференциал повышенного трения, усиленные тормоза Brembo и адаптивные амортизаторы. Также предусмотрена система изменения настроек двигателя и шасси.

Новый Cadillac CT4 поступит в продажу с осени по цене примерно от 35 тыс. долларов. CT4-V будет несколько дороже – около 45 тыс. долларов.

Технические характеристики Cadillac CT4-V

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1640
Длина/ширина/высота, мм	4755/1815/1423
Колесная база, мм	2775
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2679
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распределов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	320 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1500
Трансмиссия	
Тип привода	Задний или полный
Коробка передач	10-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
Размер шин	235/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долларов	45 000 – 50 000

Ferrari SF9



cam

00 Stradale



ый быстрый в истории

В этом году выполняется 90 лет команде Scuderia Ferrari. Именно в 1929 году Энцо Феррари основал «конюшню», которая поначалу использовала болиды Alfa Romeo. Отметить юбилей решили с помощью самой мощной и самой быстрой модели Ferrari в истории – гибридного SF90 Stradale.

Интересно, что новый Ferrari SF90 Stradale не является наследником сверхскоростного LaFerrari, а расположен на ступеньку ниже в иерархии моделей. В профиль два автомобиля очень похожи, хотя SF90 приносит черты нового стиля марки. У него выраженный акулий «нос» и С-образные фары со светодиодной матричной оптикой. Рельефный дизайн больше продиктован аэродинамикой. Кстати, прижимная сила при 250 км/ч достигает 390 кг и это без антикрыла. Сзади заметны четыре фонаря и высоко посаженные выхлопные трубы.

В конструкции автомобиля использованы алюминиевые сплавы и углеволокно, поэтому масса небольшая – 1570 кг. Для гибридного автомобиля длиной 4710 мм и шириной 1972 мм это немного.

В отделке салона использованы кожа и карбон. Показания приборов впервые в истории Ferrari выведены на дисплей, а большая часть кнопок на руле и передней панели – сенсорные. Данные проецируются и на лобовое стекло. Оригинальный селектор трансмиссии напоминает по дизайну кулису механической коробки переключения передач. Обращает на себя внимание и небольшой дисплей на центральной панели. Установлены легкие спортивные кресла с карбоновым каркасом. За ними – небольшая ниша, дополняющая скромный 84-литровый багажник.

Силовая установка Ferrari SF90 Stradale состоит из 4,0-литрового турбированного V8 мощностью 780 л. с. и трех электромоторов, вместе развивающих 220 л. с. Суммарная отдача – ровно 1000 л. с. С новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает всего 2,5 с, а до 200 км/ч – 6,7 с. Максимальная скорость составляет 340 км/ч. Мало того, на заводском тестовом треке в ФIORANO SF90 побил рекорд круга.

Поскольку два электромотора установлены на передней оси, а V8 и третий – на задней, то купе Ferrari – полноприводное. Кстати, автомобиль может проехать до 25 км на электротяге. У гибридной установки предусмотрены несколько режимов работы.

Ferrari SF90 Stradale получил систему векторизации тяги и активный задний дифференциал. Также установлены технология контроля заноса eSSC и карбоново-керамические тормоза с функцией рекуперативного торможения. Для остановки со 100 км/ч понадобится 29,5 м.

Гибрид Ferrari SF90 Stradale поступит в продажу с осени. Стоимость автомобиля составит около миллиона евро.













Технические характеристики Ferrari SF90 Stradale

Тип кузова	купе
Число дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1570
Длина/ширина/высота, мм	4710/1972/1186
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1652
Объем багажника мин/макс, л	84
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3990
Тип основного двигателя	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	780 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 6000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (3)
Макс. мощность, л. с.	220
Общая мощность, л. с.	1000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/68
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-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, F1-Trac
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 315/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,5
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	1 000 000

Mercedes



-Benz GLB

расширение линейки





Вседорожная линейка Mercedes-Benz уже достаточно широкая, и, тем не менее, новые модели продолжают появляться. Свежее пополнение – семиместный Mercedes-Benz GLB, занявший нишу между моделями GLA и GLC.

Новый Mercedes-Benz GLB построен на платформе хэтчбека A-Class, но гораздо крупнее – 4634 мм в длину при колесной базе в 2829 мм. У автомобиля выражен

двухобъемный профиль с высоким капотом и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам установлены крупные светодиодные фары. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Салон Mercedes-Benz GLB выдержан в духе современных Mercedes-Benz: вентиляционные дефлекторы напоминают турбины, а цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. Данные могут проецироваться на лобовое стекло. На левую колонку вынесен селектор трансмиссии.



Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. За доплату предложен и третий ряд. В семиместном исполнении объем багажника равен 179 л, в пятиместном – 560 л, а если сложить задние кресла, то он возрастает до 1755 л.

Базовая комплектация Mercedes-Benz GLB включает камеру заднего вида и систему автоматического торможения. Среди

опций есть парковочный автопилот, мощная аудиосистема Burmester и система полуавтономного движения.

Вседорожник получит бензиновые турбомоторы объемом 1,33 л (163 л. с.) и 2,0 л (224 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели на 150 и 190 л. с. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 6,9 с и развивает 236 км/ч. Позже представят заряжаемый гибрид Mercedes-Benz GLB.

Все версии оснащены 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, а привод может быть передним и полным. Предусмотрен и специальный вседорожный режим с распределением тяги по осям в соотношении 50:50. За доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы.

Новый Mercedes-Benz GLB поступит в продажу с осени. В Европе модель будет стоить примерно от 40 тыс. евро.









Технические характеристики Mercedes-Benz GLB

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Длина/ширина/высота, мм	4634/1834/1658
Колесная база, мм	2829
Объем багажника мин/макс, л	179/1755
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
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	224 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1800-4000
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	236
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	7,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	40 000 – 55 000

Audi S7 S

ставка на дизель



Sportback





В последнее время очень много говорилось об окончании эры дизеля. Особенно в этом плане досталось концерну Volkswagen за Дизельгейт. Тем не менее, немцы продолжают разрабатывать двигатели на тяжелом топливе, а недавно шокировали новым дизельным Audi S7 Sportback TDI. Удивительно не только то, что такая модель вообще появилась, но и что представили ее раньше бензиновой S7.

Новый Audi S7 Sportback выглядит элегантно благодаря изогнутой купеобразной линии крыши, а расширенные крылья и профилированные боковины сделали его более мускулистым, чем модель первого поколения. Оконная линия стала выше, а фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. Оптика, кстати, полностью светодиодная, а за доплату может быть матричной. Отличить заряженную версию от Audi A7 несложно. В первую очередь, обращают на

себя внимание новая решетка радиатора и увеличенные воздухозаборники в переднем бампере. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски, а клиренс уменьшен на 10 мм. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. На скоростях свыше 120 км/ч приподнимается небольшое заднее антикрыло.

При длине в 4979 мм Audi S7 Sportback компактнее предшественника, хотя его











колесная база выросла до 2928 мм. Весит автомобиль 2085 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара, полированный алюминий и черные лакированные поверхности. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять. Автомобиль получил новый спортивный руль. Показания приборов выведены на 12,3-дюйм-

мовый экран с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло.

На центральной панели Audi S7 Sportback кнопок почти не осталось. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами.

Лифтбэк получил особые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. У них отличная боковая поддержка и комфорт на высоте. Кресла оснащены электроприводом и подогревом, а за доплату доступны вентиляция и массаж. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленные на нем подлокотники прячут бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

Во втором ряду больше места для ног и над головой, чем в модели прошлого поколения. Подушка дивана профилирована под два места, а потому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Объем составляет 525 л в обычном состоянии и 1390 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Как ни странно, комплектация Audi S7 Sportback практически такая же, как и у стандартного A7. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистема, люк в крыше, Wi-Fi, камера заднего вида, спутниковая навигация. Также обязательные являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В версии Vorsprung добавлены адаптивный круиз-контроль, камеры кругового обзора и более мощная аудиосистема Bang&Olufsen. Список опций включает парковочный автопилот с дистан-



ционным управлением, систему ночного видения, технологию полуавтономного движения, электропривод и обогрев руля.

Под капотом S7 Sportback прячется 3,0-литровый дизельный V6 на 349 л. с., дополненный 48-вольтовой 11-сильной гибридной установкой. Однако это не простой двигатель, ведь турбине помогает электрический компрессор. Благодаря ему турбопауза неощутима и «шестерка» более отзывчива на малых оборотах. Внушительные 700 Н·м крутящего момента доступны с 2500 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Турбодизель работает тихо и на удивление плавно.

Конечно, знатоки вспомнят, что старый

Audi S7 был быстрее. Но зато дизельный лифтбэк расходует всего 7,7 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном. А для более активных водителей вскорее добавят 2,9-литровый 450-сильный бензиновый V6 с турбонаддувом

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Естественно, обязательным является постоянный полный привод, так что сцепление с дорогой очень хорошее.

Новый Audi S7 Sportback гораздо маневреннее предшественника и это заслуга управляемых задних колес. С недостаточной поворачиваемостью борется и активный задний дифференциал. Рулевое управление, хотя и оснащено электроусилителем, но хорошо настроено, а потому на удивление

информативное и очень точное. Подвеска достаточно упругая, но адаптивные амортизаторы в комфортном режиме улучшают комфорт езды. А в версии Vorsprung есть еще и пневмоподвеска, поэтому езда мягче. Интересно, что среди опций появились даже карбоново-керамические тормоза, хотя и стандартные стальные диски хорошо справляются со своими обязанностями. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции и технологии активного подавления звуковых помех.

Audi S7 Sportback поступает в продажу с лета и в Европе будет стоить от 82 750 евро. Тем временем уже ведутся работы над флагманским RS7 и уж он сохранит бензиновый V8.

Технические характеристики Audi S7 Sportback

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2085
Длина/ширина/высота, мм	4979/1908/1417
Колесная база, мм	2928
Колея передняя/задняя, мм	1646/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника, л	525/1390
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	349 при 3850
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 2500-3100
Топливо/емкость бака, л	Дт/73
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/40 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,7
загородный цикл	5,8
смешанный цикл	6,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	82 750
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Bentley Bentayga Speed



роскошь и скорость



В 2015 году Bentley шокировали публику своим дебютным вседорожником Bentayga. Как ни странно, дорогая и роскошная модель оказалась весьма востребованной. Вскоре линейку расширили дизельная и даже гибридная версии, а теперь появился заряженный Bentley Bentayga Speed.

Одного взгляда на новичка достаточно, чтобы понять – перед нами именно Bentley. Вседорожник привлекает к себе внимание солидным монументальным стилем. Знакомая черта современных Bentley – четыре круглых светодиодных фары, причем в Speed они еще и тонированы. Под стать им – и окрашенная в черный цвет решетка радиатора. Вседорожник получил более агрессивный передний бампер и аэродинамический обвес. Также обязательными являются

огромные 22-дюймовые кованые диски. В передних крыльях видны небольшие вентиляционные отверстия, а пороги кузова и оконные рамки декорированы хромом. Задние же крылья серьезно расширены, а подчеркивают их продолговатые фонари с серебристыми ободками. Также обращает на себя внимание новый спойлер на верхней кромке пятой двери и продолговатые наколенники выхлопных труб.

Британский вседорожник довольно крупный – достигает 5141 мм в длину при колесной базе в 2992 мм. Весит автомобиль 2491 кг.

В салоне наряду с кожей, деревом и полированным алюминием теперь присутствует и алькантара. Можно заказать и карбоновые вставки, а педали украшены металлическими накладками. Передняя панель по форме напоминает распростертые

крылья, а у небольшого четырехспицевого рулевого колеса очень маленькая ступичная накладка. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле, а между ними – современный цветной экран бортового компьютера. Показания проецируются и на лобовое стекло.

Центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Необычно выполнены клавиши блока климат-контроля с экранчиками, показывающими температуру.

Электроприводом регулировок оснащены как рулевая колонка, так и передние сиденья. Причем кресла Bentley Bentayga настраиваются в 22 направлениях. Они широкие и очень комфортабельные, а также оснащены подогревом, вентиляцией и функцией мас-









сажа. Посадка за рулем не слишком высокая, но и не низкая, поэтому обзорность очень даже неплохая. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены два подлокотника, прячущие небольшой бокс.

Конечно, учитывая габариты Bentley Bentayga Speed, неудивительно, что сзади места более, чем достаточно даже для рослых пассажиров. Покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных сиденья с электроприводом, подогревом, вентиляцией или массажем. В перспективе – появление семиместной версии, ведь размеры вседорожника это позволяют. А вот багажник не такой уж и большой – 430 л. Зато его пол выдвигается и превращается в небольшую скамейку. Пятая дверь получила электропривод с сенсорным открытием, то есть он срабатывает от движения ногой под бампером.

Конечно, оснащение столь недешевого автомобиля очень богатое: система бесключевого доступа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, панорамная крыша, датчики света и дождя, DVD-плеер, спутниковая навигация, связь Bluetooth, камеры кругового обзора, панорамная крыша, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии

автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон, соблюдения полосы движения и ночного видения. Среди дополнительного оборудования – пара съемных 10,2-планшетов для задних пассажиров и более мощная 1950-ваттная аудиосистема Naim. Есть и эксклюзивные опции вроде дорогого набора посуды для пикника или роскошных часов в салон.

Bentley Bentayga Speed оснащают только с 6,0-литровым бензиновым W12 с двойным турбонаддувом. После доработки этот двигатель развивает 635 л. с. при 5000 об/мин. Крутящий момент просто огромный: максимальные 900 Н·м в доступны уже с 1500 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. На деле это означает прилив тяги на малых оборотах и отсутствие турбопаузы. То есть, любой обгон на трассе совершается легко и непринужденно и запас мощности есть всегда. Педаль акселератора специально сделана длинноходной, чтобы легче дозировать эту мощь. Мотор работает плавно и на удивление тихо, почти незаметны переключения и в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии. Bentayga – один из самых быстрых вседорожников в мире: он способен разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с и развить 306 км/ч. Учитывая такие характеристики, расход топлива в 13,1 л/100 км в смешанном цикле не кажется слишком большим.

От подобного автомобиля не требуются

выдающиеся вседорожные качества, но он на удивление способный вне асфальта. Постоянный полный привод с центральным дифференциалом Torsen, система помощи на крутом спуске и возможность выбрать режимы для грязи, снега, гравия и песка позволяют не спастись на легком бездорожье. К тому же, стандартная пневмоподвеска позволяет при надобности увеличить клиренс до 245 мм.

На дороге же пневмоподвеска обеспечивает завидный комфорт езды и буквально сглаживает выбоины. Подобно кораблю большой вседорожник плывет над дорогой, а на больших скоростях дорожный просвет уменьшается до 145 мм. Это при том, что у Speed пружины более жесткие, чем у стандартной модели. Bentley на удивление мало кренится в поворотах – это заслуга активных стабилизаторов поперечной устойчивости. Bentayga вполне маневренный как для 2,5-тонного гиганта. Хотя от законов физики никуда не денешься и недостаточная поворачиваемость все же дает о себе знать. Руль с электроусилителем легкий, но при этом точный и достаточно информативный. Сцепление с дорогой очень хорошее. За медлится автомобиль уверенно, а усилие на педали несложно дозировать.

Новый Bentley Bentayga Speed уже поступил в продажу. Вседорожник стоит от 206 тыс. евро.



Технические характеристики Bentley Bentayga Speed	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2495
Длина/ширина/высота, мм	5141/1998/1742
Колесная база, мм	2992
Колея передняя/задняя, мм	1667/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-245
Объем багажника, л	430
Диаметр разворота, м	12,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	635 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/40 R22
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	306
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	13,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	206 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Peugeot

СТИЛЬНЫЙ универсал



508 SW





Peugeot 508 появился в 2010 году как замена сразу двум моделям – 407 и 607. Наряду с седаном в линейке был и элегантный универсал SW. Во втором поколении 508 на смену седану пришел лифтбэк, а вскоре к нему присоединился и новый Peugeot 508 SW.

Peugeot 508 SW существенно компактнее предшественника. Его длина уменьшена до 4778 мм, а колесная база – до 2793 мм. К тому же, автомобиль ощутимо ниже – 1420 мм. Масса при этом уменьшена сразу на 70 кг – до 1505 кг в базовой версии. В основе модели лежит модульная платформа PSA EMP2, которую также используют Peugeot 3008 и 5008.

Дизайн универсала стал ярче и вырази-

тельнее. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а крыша стала более покатой. Боковины сделали более профилированными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и необычными вертикальными ходовыми огнями. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. У боковых окон теперь отсутствуют рамки. Оконная линия стала клиновидной. Фонари напоминают жабры, а соединяет их прозрачная вставка. Заднее стекло прикрыто спойлером. Peugeot 508 SW GT можно узнать по аэродинамическому обвесу, двум выхлопным трубам и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне улучшены материалы отделки. В более дорогих версиях присутствуют кожа и дерево, а на педалях предусмотрены металлические накладки. Передняя панель оформлена в фирменной стилистике i-Cockpit. Цифровая 12-дюймовая комбинация приборов расположена очень высоко, а трехспицевый руль небольшой. За доплату предложена и система проецирования данных на лобовое стекло. Очень необычно выглядит изогнутый селектор трансмиссии.

Центральная панель Peugeot 508 SW повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения, его диагональ составляет 8 или 10 дюймов. Благодаря ему здесь существенно уменьшено







количество переключателей, однако теперь даже температура изменяется через меню мультимедиа. Оставшиеся кнопки напоминают клавиши пианино.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Посадка довольно низкая, а усиливает впечатление высокий трансмиссионный тоннель. Подогрев предусмотрен

в базовой версии. Пара подлокотников прячет нишу для мелкой поклажи, в которой также предусмотрены USB-порт и беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду места для ног достаточно много, а салон довольно широкий в районе плеч. Пространство над головой в универсале больше, чем в лифтбэке, а сиденья получили регулируемый угол наклона спинок. Объем багажника, правда, уменьшен – до

530 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними креслами.

Начальная комплектация Peugeot 508 SW включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя, парктроник. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Самый дорогой вариант GT добавляет систему доступа без ключа, электропривод, вентиляцию и массаж передних сидений, кожаный салон, камеру заднего вида, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок. Кроме того, добавлены системы контроля «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Среди опций есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот и система ночного видения.

На выбор предлагают пять двигателей. Бензиновая 1,6-литровая «четверка» доступна в вариантах на 180 и 225 л. с. Она довольно эластична и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. В более мощной версии максимальные 300 Н·м крутящего момента доступны при 2500 об/мин. Двигатель работает плавно, а громким становится только на высоких оборотах. С ним универсал разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с и развивает 246 км/ч. В городе расход топлива составляет 7,5 л/100 км, а за городом – 4,7 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 130 л. с., также доступны 2,0-литровые



двигатели мощностью 163 и 180 л. с. Особенно впечатляет самый мощный мотор. Его преимущество – немалая тяга на малых оборотах. Пиковый крутящий момент в 400 Н·м достигается уже при 2000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость составляет 231 км/ч. Двигатель несколько шумноват, особенно если его раскручивать. Зато он экономичный – 5,9 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе.

Новая 8-ступенчатая автоматическая

трансмиссия радует плавностью работы, хотя переключает передачи слишком часто. Доступен полный привод, однако выбрать его можно только для 225-сильной версии и будущего флагмана – 300-сильного гибрида.

У Peugeot 508 SW на первом месте комфорт, поэтому подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Хотя она все же стала чуть более упругой, что в купе с пониженным центром тяжести позволило уменьшить крены в поворотах. В 508 GT пружины

более жесткие и установлены адаптивные амортизаторы. Недостаточная поворачиваемость теперь реже проявляется, хорошее и сцепление с дорогой. Руль универсала легкий, но стал точнее. Автомобиль лучше маневрирует в городе – диаметр разворота уменьшен до 10,8 м. Также улучшена шумоизоляция и на больших скоростях стало тише.

Новый Peugeot 508 SW уже поступил в продажу в Европе. Там универсал стоит от 33 тыс. евро.

Технические характеристики Peugeot 508 SW

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1505/2028	1615/2146
Длина/ширина/высота, мм	4778/1859/1420	
Колесная база, мм	2793	
Колея передняя/задняя, мм	1601/1597	
Клиренс (дорожный просвет), мм	136	
Объем багажника, л	530/1780	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1598	1997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	225 при 5500	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	300 при 1900	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Дт/62
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	235/45 R18	215/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	8,4
Максимальная скорость, км/ч	246	231
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,5	5,9
загородный цикл	4,7	4,0
смешанный цикл	5,7	4,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	33 000 – 48 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes

НОВЫЙ ЭТАП



-Benz EQC





Mercedes-Benz уже не один год экспериментирует с электромобилями. В разное выпускали и электрический мини-вэн Mercedes-Benz B-Class Electric Drive, и даже спорткупе SLS AMG с электромотором. Впрочем, все это были электрические версии уже существующих моделей, а теперь в Штутгарте начался новый этап. В производство постепенно начинают запускать созданные с нуля электромобили «семейства» EQ. Первенцем стал вседорожник Mercedes-Benz EQC.

Однако даже эта полностью самостоятельная модель не порвала окончательно с бензиновыми и дизельными Mercedes-Benz, ведь построена она на агрегатах вседорожника GLC. Даже колесная база у автомобилей одинаковая (2873 мм), хотя EQC все же крупнее – 4761 мм в длину. Да и весит он гораздо больше – целых 2425 кг. А вот аэродинамика отличная: коэффициент лобового сопротивления – всего 0,27.

В профиль два вседорожника очень схожи благодаря слегка покатой форме крыши и характерному изгибу задних стоек. Хотя новый Mercedes-Benz EQC все же выглядит изящнее, ведь боковины у него не профилированы, а колесные арки менее выпуклые.

Передняя часть выполнена в духе предсерийного концепт-кара Generation EQ, хотя от подсветки фальшрадиаторной решетки отказались. К слову, выполнили ее в традиционном стиле Mercedes-Benz с трехлучевой звездой по центру. В варианте с пакетом AMG Line ее дизайн отличается, а еще предусмотрены аэродинамический обвес и 20-дюймовые диски вместо стандартных 19-дюймовых. Изогнутые фары сложной формы являются светодиодными и матричными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В базовой версии салон Mercedes-Benz EQC декорирован искусственной кожей и тканью, полученной в результате вторичной переработки, а вот за натуральную кожу и дерево нужно доплатить. Зато присутствуют многочисленные лакированные накладки и алюминиевые детали. Светодиодная подсветка может изменять цвет. Пакет AMG Line подразумевает наличие металлических накладок на педалях и руля с плоским ободом снизу. Ассиметричная передняя панель по форме напоминает крыло самолета. В духе современных Mercedes-Benz 10,25-дюймовые цифровая панель приборов и сенсорный дисплей мультимедийной системы сгруппированы в один блок.











Для навигации в меню мультимедиа есть и сенсорная панель, а еще предусмотрена система голосового управления. Спутниковая навигация отображает на карте станции зарядки электромобилей. На наклоненной центральной панели переключателей аудиосистемы и климат-контроля немного.

Рулевая колонка Mercedes-Benz EQC регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок уже в базовой версии. Они широкие

и комфортабельные, а спинки обеспечивают надлежащую боковую поддержку. Посадка за рулем довольно-таки высокая, ведь в днище установлены батареи. Обязательным является подогрев кресел. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот заднее стекло маленькое. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду пространство для ног неплохое, а вот над головой запас не очень

большой из-за высокого пола. Хотя здесь вполне комфортно троим пассажирам ростом 180 см. Объем багажника составляет 500 л в обычном состоянии и 1460 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания нужно пошевелить ногой под задним бампером.

Базовая комплектация Mercedes-Benz EQC включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, аудиосистему датчики освещения и дождя, камеру заднего вида, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также технологии автоматического замедления, контроля разметки и распознавания дорожных знаков. В самой дорогой версии Premium Plus добавлены электропривод сидений, парковочный автопилот и беспроводная зарядка для смартфонов. Среди опций – вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, обогрев рулевого колеса, панорамная крыша, система полуавтономного вождения.

Поначалу в продажу поступит версия Mercedes-Benz EQC 400. На каждой ее оси установлено по электромотору и суммарно они развивают 408 л. с. и 765 Н·м крутящего момента. То есть, тяги более, чем достаточно и доступна она уже с первых оборотов. Разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Конечно, сейчас есть электрические вседорожники и побыстрее, однако EQC впечатляет другим – его мотор работает очень тихо, даже по меркам электромобилей.

К слову, большую часть времени активен





только передний мотор, что позволяет экономить заряд батареи. Ее емкость равна 80 кВт·ч, что обеспечивает запас хода составляет 417 км. Чтобы проехать такое расстояние без подзарядки, следует активировать режим Maximum Range. В этом случае педаль акселератора менее чувствительна, тормозная рекуперация работает по максимуму (всего есть пять ее режимов), а силовая установка оптимизирует режим работы на основе данных спутниковой навигации. Например, на спусках вседорожник движется накатом или притормаживает, реагируя на знаки ограничения скорости. Зарядить электромобиль Mercedes-Benz от домашней сети можно за 10 часов, а от быстрой станции на 80% - за 40 минут.

Ходовая вседорожника ориентирована на комфортную езду и он мягкий даже на дорогах плохого качества. При этом крены кузова хоть и выражены, но не слишком большие. Это заслуга низкого центра тяжести, который обеспечивает батарея в днище. Рулевое управление меняет свою тяжесть в зависимости от режима езды, однако в любом случае ему не хватает информативности. Зато сцепление с дорогой хорошее, а благодаря продуманной аэродинамике ветер в салоне не слышен и при 130-140 км/ч. Конечно, рекуперативное торможение требует привыкания (особенно у тех, кто до этого не водил электромобиль), но замедляется EQC уверенно.

Новый Mercedes-Benz EQC уже поступил в продажу в Европе. Цены на электромобиль стартуют с 71,5 тыс. евро.

Технические характеристики Mercedes-Benz EQC

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2425
Длина/ширина/высота, мм	4761/1884/1624
Колесная база, мм	2873
Колея передняя/задняя, мм	1624/1624
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника мин/макс, л	500/1460
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	408
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	765
Емкость батареи, кВт·ч	95
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности	7
Размер шин	235/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	180
Запас хода, км	417
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	71 500
Периодичность техобслуживания км	30 000

Porsche C Coupe

приба



Cayenne

Вка спортивности





Porsche Cayenne – наиболее массовая модель немецкой марки за последнее время. Количество выпущенных вседорожников трех поколений близится к миллиону. Впрочем, конкуренты, конечно же, не дремлют и мощных вседорожников сейчас на рынке хватает. Особенно много стало так называемых вседорожных купе. Следуют этой тенденции и в Porsche – в производство запущен Cayenne Coupe.

При взгляде в анфас новый Porsche Cayenne Coupe не получится отличить от стандартной модели. У него тот же «акулий нос», знакомые светодиодные каплевидные фары, и широкая решетка радиатора. А вот в профиль отличия сразу видны. У новичка увеличены

углы наклона передних и особенно задних стоек, а линия крыши более покатая и занижена на 20 мм. Задние крылья расширены, а стандартные колесные диски – 20-дюймовые. К тому же, у Cayenne Coupe не только спойлер на крыше, но и выдвижное антикрыло у основания заднего стекла. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Версию Turbo можно отличить по измененной решетке радиатора, 21-дюймовым колесам и четырем выхлопным трубам.

Porsche Cayenne Coupe достигает 4931 мм в длину при колесной базе 2895 мм. Интересно, что он на 25 кг тяжелее стандартной версии – весит от 2030 кг в начальном варианте.

Во внутренней отделке сочетаются кожа

и алюминий. Оформление салона знакомо и здесь отличий практически нет. У Cayenne Coupe такие же передняя панель и трехспицевое рулевое колесо. На приборной панели центральное место занимает циферблат тахометра, а по бокам от него – 7-дюймовые дисплеи. На левый экран выводятся показания спидометра и датчика температуры двигателя, а правый – дает информацию бортового компьютера и дублирует карту навигационной системы. Информация может проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная консоль Porsche Cayenne Coupe традиционно наклонена, а сверху установлен большой 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и





климат-контроля сенсорные. Стандартным является пакет Sports Chrono с гоночным хронометром.

Вседорожник получил новые спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они дополнены электроприводом регулировок и подогревом. На широком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с вместительным боксом. Обзорность несколько хуже, чем у стандартной модели из-за меньшего заднего стекла.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла. Задние сиденья установлены ниже, чем в обычном Сауеппе, что продиктовано желанием сохранить запас места над головой. В Coupe отказались от

горизонтальной регулировки кресел, но оставили изменяемый угол наклона спинки. Объем багажника несколько уменьшен, но все равно приличный – 625 л в базовой версии и 600 л – в Turbo (из-за сабвуфера). Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация Porsche Cayenne Coupe несколько богаче, чем у стандартного вседорожника. В начальном варианте есть система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема с 10 динамиками, датчики света и дождя, связь Bluetooth, спутниковая навигация, Wi-Fi, панорамная крыша, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности и система стабили-

зации. Флагманский Cayenne Turbo Coupe добавляет электропривод рулевой колонки, подогрев задних сидений и руля, и мощную 710-ваттную аудиосистему. Перечень опций включает вентиляцию и массаж передних кресел, камеры кругового обзора, парковочный автопилот. Также можно выбрать системы ночного видения, автоматического замедления, мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и полуавтономного движения. Исключительно для Сауеппе Coupe предлагают спортивный пакет, включающий крышу из углеволокна, 22-дюймовые диски и карбоновые вставки в салоне.

На первых порах вседорожнику предложат на выбор три бензиновых турбомотора,









причем все они дополнены небольшой 48-вольтовой гибридной установкой. Базовый Porsche Cayenne Coupe оснащен 3,0-литровым 340-сильным V6, а Cayenne S – 2,9-литровым 440-сильным. Более мощный вариант легко раскручивается до максимальных 6600 об/мин, однако при этом максимальный крутящий момент в 550 Н·м достигается в

широком диапазоне 1800-5500 об/мин. С системой помощи при старте Launch control разгон до 100 км/ч занимает 5 с, а максимальная скорость составляет 263 км/ч. При этом благодаря гибриднему приводу расход топлива небольшой: 11,5 л/100 км в городском цикле и 8,2 л/100 км – в загородном.

Porsche Cayenne Turbo Coupe оснащен

4,0-литровым V8 с двумя турбинами на 550 л. с. Двигатель отзывчив и легко набирает обороты. Пиковый крутящий момент огромен – в 770 Н·м при 1950-4500 об/мин. Новый спортивный выхлоп звучит громче и сочнее. . Вседорожник разгоняется до 100 км/ч всего за 3,9 с и до 160 км/ч за 9,2 с, а его максимальная скорость – 286 км/ч.



Однако и «аппетит» немалый – 15,3 л/100 км в городе и 9,4 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. Постоянный полный привод дополнен режимами для разных типов дорожного покрытия.

По поведению на асфальте новый Porsche Cayenne Coupe не слишком отличается от стандартной версии. Разве что центр тяжести у него пониже, а потому крены кузова чуть меньше. Настройки ходовой у него такие же: подвеску не стали делать жестче, а потому езда упругая только с колесами диаметром 21 или 22 дюйма. У всех модификаций предусмотрены адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости, а в Turbo есть еще и пневмоподвеска (для других версий это опция), буквально сглаживающая дорожные неровности. К тому же, в этом случае можно регулировать клиренс в пределах 162-245 мм. Система векторизации тяги и управляемые задние колеса делают тяжелый вседорожник на удивление маневренным. Руль точный и достаточно информативный. Также у автомобиля отличная шумоизоляция салона.

Porsche Cayenne Coupe уже поступил в продажу в Европе и немного дороже стандартной модели – стоит от 83 700 евро. Позже линейку расширит 462-сильный заряжаемый гибрид.



Технические характеристики Porsche Cayenne Coupe

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	2050/2825	2200/2915
Длина/ширина/высота, мм	4931/1983/1676	
Колесная база, мм	2895	
Колея передняя/задняя, мм	1680/1673	
Клиренс (дорожный просвет), мм	162-245	
Объем багажника, л	625/1540	600/1513
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2894	3996
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	440 при 5700	550 при 5750
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	550 при 1800-5500	770 при 1950-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/75	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	255/55 R19 спереди, 275/50 R19 сзади	285/40 R21 спереди, 315/35 R21 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,0	3,9
Максимальная скорость, км/ч	263	286
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,5	15,3
загородный цикл	8,2	9,4
смешанный цикл	9,4	11,4
Стоимость автомобиля, евро	83 700 – 146 600	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Сравнение компактных премиальных вседорожников



BMW X2

Разделенная решетка радиатора и высокий капот выделяют новый BMW X2



Range Rover Evoque

Новый Range Rover Evoque сохранил знакомый дизайн



Volvo XC40

Светодиодные фары Volvo XC40 украшены T-образными ходовыми огнями

Сегмент компактных вседорожников расширяется и постоянно пополняется новыми моделями. Причем, далеко не всех их можно назвать доступными, ведь среди них есть и представители премиум-класса. Совсем недавно в Украине появился новый Range Rover Evoque второго поколения. Мы решили его сравнить с другими относительно свежими моделями – BMW X2 и Volvo XC40.

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

Новый Range Rover Evoque с виду не сразу отличишь от предшественника. У него остается знакомый силуэт с короткими свесами кузова и высокой клиновидной оконной линией. Вместе с тем, вседорожник наделили чертами старшего брата Range Rover Velar. Особенно родство заметно спереди благодаря узкой решетке радиатора и тоненьким светодиодным фарами. Колесные арки по-прежнему раздуты, а вот боковины стали менее рельефными. Кроме того, дверные ручки теперь утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. Пятая дверь прикрыта большим спойлером, а тоненькие фары соединены черной вставкой.

Volvo XC40 обозначил возвращение к традиционному угловатому дизайну марки. Хотя сохранены и черты современного стиля, основоположником которого считается старший брат XC90. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора сочетается с полностью светодиодными фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются шведские флаги. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фары.

Volvo достигает 4425 мм в длину и немного крупнее, чем Range Rover (4371 мм) и BMW (4360 мм). Его колесная база также самая большая (2700 мм) тогда, как у X2 она равна 2670 мм, а у Evoque – 2681 мм. Британский вседорожник самый тяжелый в тройке – весит 1785 кг. Масса «немца» – 1675 кг, а «шведа» - 1698 кг.

В салоне BMW X2 преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а сиденья декорированы тканью. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахо-



BMW компактнее соперников – 4360 мм



Range Rover самый тяжелый в тройке – 1785 кг



Volvo крупнее конкурентов – 4425 мм в длину



Расширенные плечи X2 подчеркнуты продолговатыми фарами



Фонари Evoque соединены черной накладкой



L-образные фонари XC40 размещены в стойках крыши

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

Внутри Range Rover Evoque предусмотрены хромированные и лакированные накладки, а часть ткани и пластика получены путем вторичной переработки. Четырехспицевый руль знаком по тому же Velar. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь установлен более традиционный рычаг. На наклоненной центральной панели Evoque находятся два 10,1-дюймовых сенсорных экрана. Верхний монитор отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – для климат-контроля. Настройки климата можно изменять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показывающими выбранную температуру. Кнопок, как таковых, здесь нет вообще. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок по высоте и глубине. Пosing за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. Передние кресла комфортабельные и обладают очень хорошей боковой поддержкой. Они получили подогрев. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Узкое заднее стекло ограничивает обзорность при парковке.

В салоне Volvo XC40 господствует лаконичный шведский стиль. Отделку разбавляют вставки «под алюминий», а небольшое рулевое колесо обшито кожей. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volvo XC40 мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Из-за толстых стоек серьезно огра-

ничен обзор назад. Оригинально выполнен бокс в центральном подлокотнике – он съемный, чтобы его было удобно чистить.

На втором ряду места для ног BMW больше всего, а вот в Range Rover оно скромное. В Volvo же ощутимо больший запас над головой. К тому же, у шведского вседорожника салон самый широкий, а потому троем комфортнее. Зато у Evoque самый вместительный багажник – 591 л против 470 л у X2 и 460 л у XC40. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1383, 1355, и 1336 л, соответственно. Пятая дверь BMW оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X2 xDrive20d, Range Rover Evoque 2,0D Base и Volvo XC40 D4 Kinetic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. X2 оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. У BMW и Range Rover также есть камера заднего вида, а у Volvo – спутниковая навигация. XC40 получил 8 подушек безопасности, Evoque – 7, а BMW – 6. Британский и шведский автомобиль получили системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а в Range Rover предусмотрена еще и технология слежения за усталостью водителя.

Вседорожники оснащены 2,0-литровыми четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор BMW развивает 190 л. с. при 4000 об/мин, а его максимальный крутящий момент равен 400 Н·м при 1750-2500 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость составляет 221 км/ч. X2 самый экономичный в тройке – 5,6 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – в загородном. Также в Украине предложена 231-сильная версия этого двигателя, есть и бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.).

Под капотом Range Rover – турбодизель мощностью 180 л. с. Он менее мощный, но зато самый тяговитый: максимальные 430 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и развивает 205 км/ч. Также нужно учитывать, что двигатель громкий. К тому же, после 3000 об/мин этот турбодизель уже не столь бодрый. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключения передач и быстротой реакции. Расход топлива составляет 6,7 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать версии этого двигателя на 150 и 240 л. с. и 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 200, 250 и 300 л. с.

Мотор Volvo XC40 развивает 190 л. с., как и турбодизель X2, да и пиковый крутящий



Центральная панель BMW повернута к водителю



На центральной панели Range Rover – два сенсорных экрана



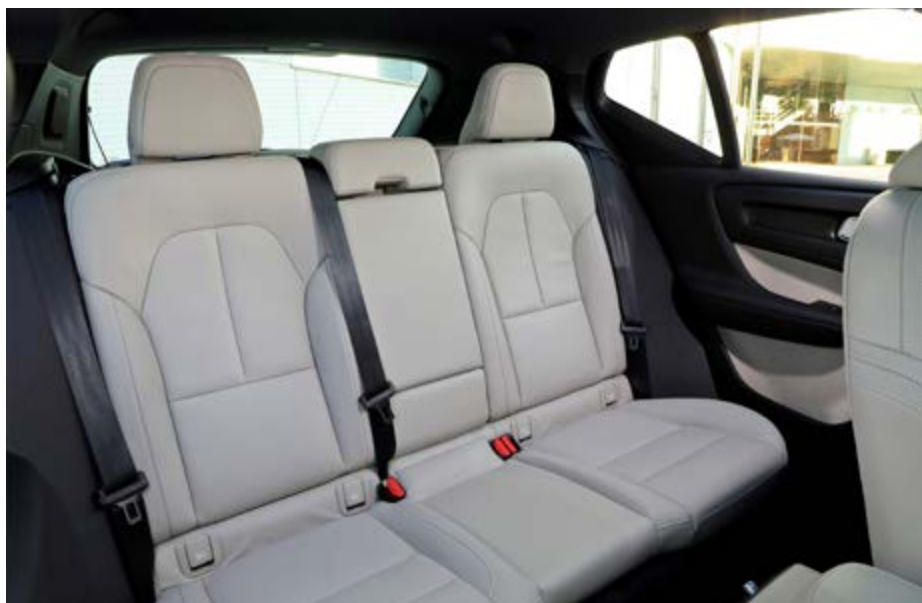
Показания приборов Volvo выведены на дисплей



У X2 сзади комфортнее двоим пассажирам



Места для ног сзади в Evoque меньше, чем у соперников



В XC40 сзади больше всего места над головой

момент у него такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. Правда, порой турбодизель довольно громкий – особенно если его раскручивать. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость равна 210 км/ч. Шведский внедорожник расходует 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. В Украине также предложена 150-сильная версия этого турбодизеля, есть и бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (156 л. с.) и 2,0 л (190 и 247 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. У X2 дорожный просвет небольшой (182 мм) тогда, как у XC40 он равен 211 мм, а у Evoque – 212 мм. У британского и шведского автомобилей есть система помощи на крутом спуске. Range Rover также получил систему Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия и вообще очень хорошо чувствует себя на бездорожье.

BMW X2 ставит на первое место управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость не слишком выражена. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, но не самый информативный. Центр тяжести у нового X2 низкий, а подвеску сделали достаточно жесткой. Зато управляемость – почти на уровне хэтчбэков и крены кузова в поворотах очень небольшие. Да и диаметр развота самый маленький – 11,3 м против 11,4 м у XC40 и 11,6 м у Evoque. Шумоизоляция салона неплохая, но на больших скоростях шины все же слышны.

Range Rover Evoque, возможно, не столь увлекателен в управлении, как X2, но также хорош. У него очень неплохо настроен руль – он точный, острый и приятно наполнен тяжестью. Широкая колея и задняя подвеска с интегрированным рычагом способствуют неплохому поведению в поворотах. Правда, подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато кренится Evoque не очень сильно и сцепление с дорогой у него хорошее. Также у внедорожника улучшена шумоизоляция и в салоне стало тише.

Volvo XC40 демонстрирует неплохой комфорт езды и отличное сцепление с дорогой. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом внедорожник очень мало кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Шумоизоляция хорошо выполнена, а потому на больших скоростях шумы ветра и шин едва слышны.

BMW X2 xDrive20d самый доступный в тройке – 1 170 314 гривен. Он также привлекает динамикой и экономичностью. Volvo XC40 D4 Kinetic стоит 1 274 147 гривен, а его сильная сторона – большое внутреннее пространство. Range Rover Evoque 2,0D Base обойдется в 1 294 180 гривен и отличается богатым оснащением и вместительным багажником.



Объем багажника BMW- 470 л



Багажник Range Rover
самый вместительный - 591 л



У Volvo в распоряжении - 460 л

Технические характеристики

Модель	BMW X2	Range Rover Evoque	Volvo XC40
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1675	1785	1698
Длина/ширина/высота, мм	4360/1824/1526	4371/1904/1649	4425/1863/1652
Колесная база, мм	2670	2681	2702
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	1626/1631	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	212	211
Объем багажника мин/макс, л	470/1355	591/1383	460/1336
Диаметр разворота, м	11,3	11,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1995	1999	1969
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	180 при 4000	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-2500	430 при 1400-3400	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/51	Дт/65	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R17	225/65 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	9,3	7,9
Максимальная скорость, км/ч	221	205	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,6	6,7	6,1
загородный цикл	4,6	5,1	4,9
смешанный цикл	4,9	5,8	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 170 314	1 294 180	1 274 147
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Большие и роскошные



Audi Q7

Широкая решетка радиатора Audi Q7
декорирована хромом



BMW X7

Решетка радиатора BMW X7 непривычно
большая



Mercedes-Benz GLS

Широкая решетка радиатора Mercedes-
Benz GLS украшена трехлучевой звездой

Вседорожники премиум-сегмента сейчас пользуются приличным спросом. Причем некоторые модели крупные и достаточно вместительные, а потому и статусные, и подходят для большой семьи. Среди таких автомобилей – Audi Q7, BMW X7 и Mercedes-Benz GLS, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Audi Q7 второго поколения отличается сдержанным дизайном, с обилием строгих граней. Огромная шестиугольная радиаторная решетка декорирована хромом. Продолговатые ксеноновые фары дополнены тоненькими светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки слегка расширены. Силуэт Q7 остался знакомым и не особо изменился по сравнению с моделью первого поколения. Пятая дверь выполнена обволакивающей, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Также бросаются в глаза крупные фонари.

BMW X7 – новичок в этой тройке, хотя выглядит он знакомо. У автомобиля традиционные для BMW длинный капот, короткие свесы кузова и рельефные боковины. Хотя оконная линия непривычно низкая, а устоев крыши малые углы наклона. Радиаторная решетка очень уж большая, а светодиодные фары, наоборот, узкие. Они светодиодные, а за доплату оптика может быть лазерной. В боковинах заметны небольшие вентиляционные отверстия, а пороги украшены хромированными молдингами. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированной накладкой.

Mercedes-Benz GLS вскоре уступит место новому поколению модели. У него солидный внешний вид с обилием углов, рельефными боковинами и выпуклым капотом. У лобового стекла – малый угол наклона, а задние стойки крыши практически вертикальные. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой по центру, а по бокам размещены крупные светодиодные фары. «Плечи» задних крыльев немного расширены, а подчеркивают их большие крупные фонари. На крыше размещен спойлер, а пятую дверь украшает хромированный молдинг.

BMW самый крупный из трех вседорожников – достигает 5151 мм в длину при колесной базе в 3105 мм. У Mercedes-Benz эти показатели равны 5130 и 3075 мм, соответственно. Audi компактнее: его длина составляет 5052 мм, а расстояние между осями – 2994 мм. Более компактный Q7 и самый легкий в тройке – 2045 кг против 2397 кг у X7 и 2445 кг у GLS.

В отделке салона Audi сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Оригинальные вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель, а у четырехспицевого рулевого колеса очень маленькая ступичная накладка. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационной системы. На централь-



Audi самый компактный в тройке – 5025 мм



BMW крупнее соперников – 5151 мм в длину



Mercedes-Benz наиболее тяжелый – 2445 кг



Пятая дверь Q7 выполнена обволакивающей



Фонари X7 соединены хромированной накладкой



Задние крылья GLS серьезно расширены

ной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом. Сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину, также предусмотрен их подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Во внутренней отделке BMW X7 сочетаются кожа, дерево и алюминий. Подсветка светодиодная, причем можно менять ее цвет. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой. Рулевое колесо довольно-таки крупное. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло. Селектор трансмиссии выполнен из хрусталя. Центральная панель BMW X7 повернута к водителю. Сверху на ней установлен 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик. Переключателей аудиосистемы и климат-контроля немного, ведь множеством функций можно управлять через iDrive. Посадка за рулем высокая, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Кресла BMW X7 обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, но при этом мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем снабжены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов. Обзорность довольно неплохая.

В салоне Mercedes-Benz сочетаются кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Трехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты приборов помещены в два отдельных колодца, причем внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Также обогреваются и подстаканники на высоком центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях у GLS хорошая.

На втором ряду во всех трех вседорожниках места более чем достаточно. К тому же, сиденья оснащены горизонтальной регули-

ровкой и изменяемым углом наклона спинок. Больше всего места для ног у Audi, его салон и самый широкий в районе плеч. А вот пространство над головой больше в BMW и Mercedes-Benz. Третий ряд в Q7 не столь просторный, как в X7 и GLS. В семиместном исполнении объем багажника Audi и Mercedes-Benz равен 295 л, а BMW – 326 л. В пятиместной конфигурации салона он увеличивается до 770 л Q7, 750 л – в X7 и 680 л – в GLS, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 2075, 2120 и 2300 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q7 3,0 TFSI S-Line, BMW X7 xDrive40i и Mercedes-Benz GLS400 4Matic. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, раздельным климат-контролем, спутниковой навигацией, датчиками света и дождя, аудиосистемой, адаптивным круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. BMW и Mercedes-Benz также получили камеру заднего вида и систему контроля разметки, а у X7 есть еще и парковочный автопилот, технологии автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон. У Q7 6 подушек безопасности, в X7 – 7, а в GLS – 9.

В сравнении участвуют бензиновые шестицилиндровые версии с непосредственным впрыском топлива. У Audi V6 объемом 3,0 л дополнен механическим компрессором и развивает – 333 л. с. при 5500 об/мин. Он не очень тяговит на «низах», но проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 440 Н·м доступен при 2900-5300 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А 8-ступенчатый «автомат» работает плавно и быстро. К тому же, он обеспечивает Q7 лучшую в тройке экономичность – 9,4 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на трассе. Вседорожник у нас также можно выбрать с 3,0-литровым турбодизелем мощностью 272 л. с.

Рядная «шестерка» BMW с турбонаддувом самая мощная – 340 л. с. при 5500 об/мин. Она довольно тяговита на малых оборотах, ведь пиковые 450 Н·м крутящего момента в распоряжении всего при 1500 об/мин. У мотора приятный звук, а работает он плавно. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а максимальная скорость составляет 245 км/ч. X7 расходует 11,4 л/100 км в городе и 8,4 л/100 км – на трассе. Также вседорожник можно выбрать с 4,4-литровым 462-сильным V8, турбодизелями объемом 3,0 л (265 и 400 л. с.).

Mercedes-Benz GLS400 получил 3,0-литровую рядную «шестерку» с двумя турбинами мощностью 333 л. с. при 5250 об/мин. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. Тяги побольше, чем у соперников: максимальные



Показания приборов Audi выведены на дисплей



Центральная панель BMW повернута к водителю



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



В Q7 больше всего места для ног на втором ряду



В X7 самый просторный третий ряд сидений



На втором ряду в GLS достаточно просторно

480 Н·м крутящего момента доступны при 1600-4000 об/мин. У «шестерки» довольно приятное и негромкое звучание. Она работает плавно, а переключения передач в 9-ступенчатом «автомате» происходят почти незаметно. Mercedes-Benz разгоняется до 100 км/ч за 6,6 с и развивает 240 км/ч. В городе расход топлива составляет 11,7 л/100 км, а на шоссе – 8,0 л/100 км. Вседорожник также доступен у нас с бензиновыми моторами объемом 4,7 л (455 л. с.) и 5,5 л (585 л. с.), а также 3,0-литровым 258-сильным турбодизелем.

У всех трех вседорожников полный привод постоянный. Автомобили рассчитаны на легкое бездорожье и у всех их пневмоподвеска позволяет регулировать клиренс.

Audi получил технологию векторизации тяги, что вкупе с уменьшенной массой улучшило его поведение на извилистых дорогах. Руль с адаптивным электроусилителем отличается точностью и наполнен тяжестью, а также достаточно информативен. Подвеска несколько упругая, а 20-дюймовая резина низкопрофильная, что особенно заметно при езде по дорогам низкого качества. Зато вседорожник мало кренится в виражах. Курсовая устойчивость у Q7 также на высоте. Кроме того, у него неплохая шумоизоляция, а потому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Пневмоподвеска X7 обеспечивает комфортабельную езду и его можно назвать самым мягким BMW. Хотя если выбрать режим Sport, то езда становится более упругой, но и крены кузова меньше. Конечно, огромные габариты и масса дают о себе знать и вседорожник нельзя назвать маневренным, но управляемые задние колеса все же помогают уменьшить недостаточную поворачиваемость. Тем не менее, диаметр разворота больше, чем у соперников – 13 м, против 12,4 м у Q7 и GLS. Руль точный и приятно наполнен тяжестью. Также следует отметить очень качественную шумоизоляцию и двойные ламинированные стекла.

Mercedes-Benz является самым комфортабельным в тройке. Его мягкая и длинноходящая подвеска легко справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. При этом крены кузова в поворотах у вседорожника небольшие, ведь с ними борются адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 140 км/ч в салоне GLS400 можно говорить, не повышая голоса – это заслуга качественно выполненной шумоизоляции.

Mercedes-Benz GLS400 4Matic самый доступный из трех автомобилей – 2 057 000 гривен. Он также привлекает комфортом. Audi Q7 3,0 TFSI S-Line стоит 2 059 000 гривен, а его преимущество – экономичность. BMW X7 xDrive40i дороже – 2 265 000 гривен, но он просторнее и богаче оснащен.



На втором ряду в GLS достаточно просторно

У BMW в распоряжении 326-2120 л

У Mercedes-Benz объем багажника
равен 295-2300 л

Технические характеристики

Модель	Audi Q7	BMW X7	Mercedes-Benz GLS
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	2045	2395	2445
Длина/ширина/высота, мм	5052/1968/1741	5151/2000/1805	5130/1935/1850
Колесная база, мм	2994	3105	3075
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691	1680/1689	1655/1675
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	201-261	216-306
Объем багажника мин/макс, л	295/2075	326/2120	295/2300
Диаметр разворота, м	12,4	13,0	12,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2995	2998	2996
Тип	Бензиновый, с механическим нагнетателем	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 6	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	24/2	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	333 при 5500	340 при 5500	333 при 5250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	440 при 2900-5300	450 при 1500-5200	480 при 1600-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/83	Аи-95/100
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Размер шин	285/45 R20	275/50 R20	265/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1	6,1	6,6
Максимальная скорость, км/ч	250	245	240
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,4	11,4	11,7
загородный цикл	6,8	8,4	8,0
смешанный цикл	7,7	9,0	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 059 000	2 265 000	2 057 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Для городских джунглей



Kia Stonic

Решетка радиатора Kia Stonic напоминает улыбку



Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки



Seat Arona

Узкая радиаторная решетка Seat Arona сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

Компактные модели повышенной проходимости на базе хэтчбэзов В-класса становятся все популярнее. Они компактные, маневренные, с высокой посадкой и увеличенным клиренсом. С каждым годом появляются новые подобные автомобили. К этому сегменту относятся **Kia Stonic**, **Renault Captur** и **Seat Arona**, о которых и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Kia Stonic выглядит свежо и привлекательно. Фирменная Решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими раскосыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В бампере размещен широкий воздухозаборник. У автомобиля выраженные расширенные колесные арки и профилированные боковины. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Заднюю часть подчеркивают крупные фонари.

Renault Captur привлекает внимание элегантным внешним видом с аркообразной формой крыши. Его боковины рельефные и украшены хромированными молдингами. Решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – крупный логотип Renault. Раскосые фары растянуты на мускулистые выпуклые крылья, а в переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а на пятой двери заметна серебристая накладка. Ширину «кормы» подчеркивают крупные каплевидные фонари.

Дизайн Seat Arona выдержан в фирменном граненом стиле испанской марки. Небольшая трапецевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта черными защитными накладками. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными, а на крыше установлен немаленький спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные стреловидные фонари.

Kia Stonic достигает 4140 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. У Captur эти показатели равны 4122 и 2606 мм, соответственно. Длина Arona достигает 4138 мм, а расстояние между осями – 2564 мм. Kia легче соперников – весит 1108 кг, Renault – 1180 кг, а Seat – 1165 кг.

Внутреннюю отделку Kia Stonic разбавляют многочисленные яркие вставки. В салоне преобладают горизонтальные прямые линии. Обод руля выполнен плоским снизу, а обшит он перфорированной кожей. Крупные циферблаты приборов знакомы по Kia Rio. Внутри спидометра расположен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру находится экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Stonic немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь немного переключателей



Kia легче соперников – 1108 кг



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



Seat отличается рубленым дизайном



На крыше Stonic установлен спойлер



На крыше Stonic установлен спойлер



Пятая дверь Arona выполнена рельефной

блоков аудиосистемы и климат-контроля. Сами клавиши крупные, а потому пользоваться ими удобно. Возле рычага трансмиссии предусмотрена ниша для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Посадка не слишком высокая. Предусмотрен и центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Renault достаточно много черных лакированных вставок и накладок «под алюминий». На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы для хвата рук. Торпедо по форме напоминает крылья. На приборной панели центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – тахометр и датчик остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных колодца. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако некоторые клавиши достаточно мелкие. Интересно, что вместо традиционного «бардачка» в салоне установлен выдвижной ящик. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для мелкой поклажи.

Внутри Seat Arona заметно влияние родственного Seat Ibiza: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Крупные циферблаты приборов разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. В традициях Seat центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. Подсветка кнопок – эмоциональная, ярко-красная. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья достаточно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в Captur и Stonic, а у Arona самый большой запас пространства над головой. В Renault задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, но ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. А вот у Seat салон, наоборот, широкий. У Captur самый вместительный багажник – 377-455 л, в зависимо-

сти от положения сидений. У Seat его объем равен 400 л, а в Kia – только 332 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1235, 1280 и 1152 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Kia Stonic 1,4 Prestige, Renault Captur 1,2 Zen и Seat Arona 1,0 TSI Style. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Kia и Renault получили климат-контроль, а Seat – кондиционер. В Stonic и Captur также есть система доступа без ключа, датчики дождя и света, круиз-контроль, а корейский автомобиль получил также камеру заднего вида. В Kia и Renault по 4 подушки безопасности, а в Seat – 6.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Атмосферная 1,4-литровая «четверка» Stonic развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый двигатель, который приходится постоянно раскручивать. Максимальный крутящий момент достигается только при 4000 об/мин и он меньше, чем у соперников – 133 Н·м. По мере роста оборотов мотор становится довольно-таки шумным. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но не слишком быстро. В динамике Kia уступает двум другим хэтчбэкам – 13,8 с до 100 км/ч и максимальные 173 км/ч. Да и «аппетит» у него побольше – 7,8 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном.

Captur получил 1,2-литровый турбомотор мощностью 115 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Двигатель работает плавно и тихо. Автомобиль разгоняется за 10,9 с до 100 км/ч и развивает 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault также доступен с 90-сильными двигателями: 0,9-литровым бензиновым турбомотором и 1,5-литровым турбодизелем.

Трехцилиндровый турбомотор Arona объемом 1,0 л выдает 115 л. с. и обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Он достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, однако турбопауза у него более выражена, чем у двигателей соперников. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Seat демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 182 км/ч. К тому же, он является самым экономичным в этой тройке: 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – на трассе.

У Kia на первом месте управляемость, а



Отделку салона Kia разбавляют яркие вставки



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



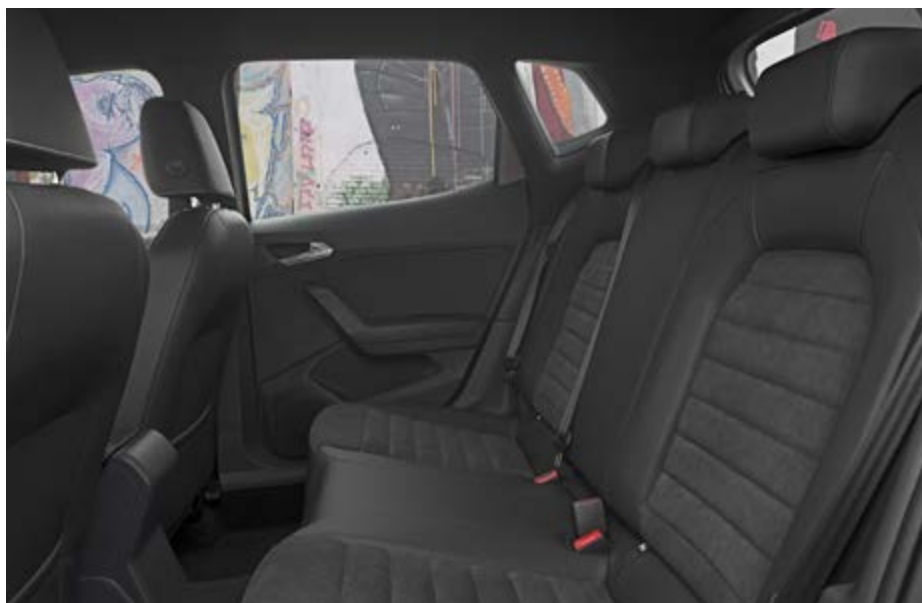
Центральная панель Seat повернута к водителю



На втором ряду в Stonic неплохое пространство для ног



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



Салон Arona самый широкий

потому подвеска достаточно упругая. Зато высокий автомобиль мало кренится в поворотах. Руль в меру острый (2,5 оборота от упора до упора) и точный, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Зато автомобиль неплохо маневрирует на малых скоростях и у него редко проявляется недостаточная поворачиваемость. Диаметр разворота у него самый маленький – 10,4 м против 10,8 м у Captur и 11,2 м у Arona. А вот тихим его не назовешь: при езде по трассе в салоне отчетливо слышен шум шин.

Renault более ориентирован на комфорт. Езда очень мягкая даже на дорогах с множеством выбоин. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах – это обратная сторона таких настроек ходовой. У Captur очень легкий руль (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот обратной связи у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – шум ветра отчетливо слышен после 110 км/ч.

У Seat традиционно в приоритете управляемость и он больше заинтересует активных водителей. Рулевое управление точное, хотя и чересчур легкое. Система XDS имитирует дифференциал повышенного трения и позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато вседорожник очень мало кренится в поворотах. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри достаточно тихо.

Renault Captur 1,2 Zen самый доступный в тройке – 500 300 гривен. У него также самый вместительный багажник. Kia Stonic 1,4 Prestige стоит 510 220 гривен и привлекает богатой комплектацией. Цена Seat Arona 1,0 TSI Style – 538 500 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника Kia – 332 л

Багажник Renault самый большой – до 455 л

У Seat в распоряжении 400 л

Технические характеристики

Модель	Kia Stonic	Renault Captur	Seat Arona
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1108	1180	1165
Длина/ширина/высота, мм	4140/1760/1520	4122/1778/1566	4138/1780/1552
Колесная база, мм	2580	2606	2564
Колея передняя/задняя, мм	1532/1539	1531/1516	1486/1503
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	200	175
Объем багажника мин/макс, л	332/1155	377/1235	400/1280
Диаметр разворота, м	10,2	10,8	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1197	999
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6600	115 при 4900	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	133 при 4000	190 при 2000	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	4	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R17	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,8	10,9	10,0
Максимальная скорость, км/ч	173	192	182
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,8	6,6	5,7
загородный цикл	5,6	4,7	4,5
смешанный цикл	6,4	5,4	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	510 220	500 300	538 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Fiat

старейший
автопроизводитель
Италии



Италия дала миру немало знаменитых автомобильных марок, но, пожалуй, самой успешной из них является Fiat. Это крупнейший и, к тому же, старейший итальянский производитель и именно с него начиналась автопромышленность на Аппенинах. В нынешнем году Fiat исполняется 120 лет.

Fiat основали 11 июля 1899 года на собрании в туринском дворце Брикеразио. Известные итальянские промышленники подписали хартию о создании компании Fiat. Ее название расшифровывалось как Fabbrica Italiana Automobili Torino (Итальянская фабрика автомобилей в Турине). Среди присутствующих выделялся один человек – Джованни Аньелли. Он давно увлекся новым изобретением – самодвижущимся экипажем и приобрел контрольный пакет акций на сумму 400 долларов, так что именно его и выбрали главой правления Fiat.

Еще один основатель Fiat, Джованни Чейрано, был владельцем фирмы по выпуску велосипедов. Талантливый инженер уже имел на руках чертежи автомобиля собственной конструкции, которому и было суждено стать первым Fiat. Вскоре после подписания хартии машина была готова, а назвали ее 3,5 CV. Это обозначение указывало на мощность 0,7-литрового 2-цилиндрового мотора, развивавшего 3,5 л. с. Максимальная скорость составляла 35 км/ч, а расход топлива – 8 л/100 км. Над кузовом поработали в каретных мастерских Марчелло Аллесио. Получился оригинальный кабриолет, в котором водитель и пассажиры сидели лицом к лицу.

До конца года изготовили 8 автомобилей, еще 16 покинули ворота новой фабрики в 1900 году. Постепенно штат рабочих вырос до 150 человек и появились более совершенные модели с четырехцилиндровыми двигателями – 8HP, 12HP и 24-32HP. Последнюю оснастили огромным 7,4-литровым 32-сильным мотором и она развивала 75



Джованни Аньелли - основатель и многолетний руководитель Fiat

км/ч, что считалось неплохим результатом для тех лет. Автомобиль оказался весьма передовым: впервые в мире разработали 4-ступенчатую коробку передач и кузов типа

кабриолет, в котором водитель и пассажиры сидели лицом к лицу.



Логотипы Fiat часто менялись

Fiat 24-32HP 1902 года



Fiat 1 Fiacre 1908 года



ландоле – с металлической крышей над передними сиденьями и мягким складывающимся верхом – над задними. С 1903 года в линейке Fiat появились и первые грузовики. Пять лет спустя представили специальную модель для такси – Fiat 1 Fiacre. Около 1600 этих машин трудились на улицах Рима, Лондона, Парижа и Нью-Йорка.

Для популяризации своей продукции Fiat создали гоночную команду и активно принимали участие в соревнованиях. Так, на первом Гран-при Италии финишную черту пересекли сразу девять болидов Fiat. В следующей гонке на Аппенинах сам Джованни Аньелли сел за руль автомобиля и установил рекорд круга. А в 1902 году тест-пилот компании Винченцо Лянча победил в горном соревновании Сасси-Суперга.

Гоночные модели начала прошлого века можно назвать настоящими монстрами. Дело в том, что единственным способом поднять мощность в то время было увеличение объема двигателя. Таким образом, огромные моторы устанавливали на легкое шасси. Так, на кубке Гордона Беннета 1904 года Винченцо Лянча выступал на Fiat 75HP с 14,1-литровым четырехцилиндровым мотором. А в 1907 году появился еще более впечатляющий 130HP. Цифра в названии указывала мощность, которую развивала 16-литровая «четверка» со сферическими камерами сгорания. Этот болид достигал 160 км/ч. На нем гонщик Феличе Наззаро завоевал победы в соревновании на приз кайзера Вильгельма, гонке Targa Florio и Гран-при Франции. Однако и он меркнет перед чудовищным Fiat S.76 с авиационным 28-литровым мотором мощностью 300 л. с. В 1911 году он установил мировой рекорд скорости – 211 км/ч.

С 1910 года Fiat стали выпускать и в США: это один из первых автопроизводителей с заводами по обе стороны океана. Но далеко не все покупатели могли себе позволить роскошные авто, да и объемы производства нельзя было назвать слишком большими. Ситуацию решили изменить с помощью модели Zero 1912 года. Пусть она была не настолько мощной, как предшественники (18 л. с.), но зато стоила 6900 лир (около 25 тыс. евро по нынешнему курсу). Появились технические новшества – запатентованная Fiat карданная передача, магнето зажигания и аккумуляторная батарея.

За три года успели продать 2000 Fiat Zero, а затем его производство пришлось свернуть из-за начавшейся войны. Туринское предприятие перепрофилировалось на выпуск грузовиков и авиадвигателей. Тем не менее, Джованни Аньелли не сидел сложа руки, а занялся постройкой современного пред-

Рекордный Fiat S76 1911 года



Fiat Zero 1912 года





Fiat 501 1919 года



Fiat 520 1927 года

приятия в городе Линготто. Пятиэтажный завод был самым большим в Европе и проектировали его с учетом особенностей массового производства. Впервые установили конвейер, а на крыше обустроили оригинальный полигон для испытания автомобилей.

С 1919 года выпуск легковых моделей возобновили – представили Fiat 501 с 1,5-литровым 23-сильным мотором. Доступный автомобиль стал необычайно популярным, и за семь лет изготовили 47 600 штук. А гоночная модификация одержала победу в гонке Targa Florio. Затем последовали родственные Fiat 502, 503, 505 и 507. Не забывали и о роскошных лимузинах. Так, в 1921 году показали модель 520 Super Fiat с 6,8-литровым V12 мощностью 90 л. с. Она, кстати, стала одним из первых автомобилей с левым расположением руля.

Джованни Аньелли очень ценил своих рабочих – обеспечил им медобслуживание,



Fiat 508 Balilla 1932 года

открыл школы для детей и даже создал спортивные клубы. Тем не менее, не все оценили такую заботу. Подстрекаемый коммунистической партией, профсоюз во главе с Пальмиро Тольятти захватил власть – на предприятии началась забастовка. Глава правления Fiat ответил просто – ушел в отставку. Ход оказался удачным, ведь авторитет у Аньелли был довольно большой. Вскоре завод заработал, а руководитель Fiat вернулся на свой пост.

В 1924 году представили недорогой Fiat 509 с 1,0-литровым 22-ильным мотором с верхним распредвалом. На выбор предлагали сразу шесть различных кузовов. Он стал очень популярным – свыше 90 тыс. выпущенных автомобилей. На счету 509, плюс к тому – громкая победа в ралли Монте-Карло 1928 года.

В 1932 году состоялась премьера еще одной знаковой модели – 508 Balilla. Поначалу позаимствовали двигатель у предшественника 509, ведь он отличался неплохой экономичностью – 6,7 л/100 км. Затем мощность подняли до 30 и 36 л. с. Модельный ряд обогатился целой россыпью различных кузовов, среди которых – недорогой кабриолет и даже обтекаемое спорткупе для

Массовый Fiat 500 Topolino 1936 года



**Роскошный Fiat 2800
1938 года**



**Fiat Campagnola 1951 года -
первый вседорожник марки**



Папамобиль Fiat Campagnola



незажиточных итальянцев. Последние могли разогнаться до 113 км/ч. Fiat 508 оказался долгожителем – его выпускали вплоть до 1953 года, а общее количество всех модификаций достигло 170 тыс. штук. А модернизированный вариант Fiat 1100 находился в производстве вплоть до 1969 года.

Еще успешнее стал Fiat 500 – легендарное творение талантливого конструктора Данте Джакоза. Джованни Аньелли решил создать его, чтобы посадить всю Италию на колеса. Интересно, что сперва разработали дизайн кузова, а лишь затем начали устанавливать внутрь двигатель, трансмиссию и ходовую. На момент появления в 1936 году он был самым маленьким автомобилем в мире. Поэтому и получил прозвище *Torolìno* (мышонок), которое вскоре стало официальным названием модели. Неимоверно дешевый автомобиль (он стоил 8900 лир или 500 долларов) с маленьким 569-кубовым моторчиком мог достигать 85 км/ч и расходовал всего 6 л/100 км. Итальянцы оценили модель и уровень ее продаж достиг рекордных для страны показателей: до 1955 года заводской цех покинули свыше 520 тыс. автомобилей. Именно *Torolìno* положил начало небольшим бюджетным моделям, ставшим визитной

Fiat 8V 1953 года



Fiat 1100 1955 года



карточкой Fiat.

Но были в модельном ряду и совсем другие автомобили – такие, как роскошный Fiat 2800. На таких автомобилях ездили Папа Римский и король Италии Викторио Эммануэле III. Вообще же в 30-х годах сфера деятельности компании заметно расширилась: она начала выпускать локомотивы, самолеты, танки, корабельные двигатели. Но вскоре пришлось практически полностью сосредоточиться на военной продукции – производство автомобилей снова свернули.

В 1945 году Италия лежала в руинах, пострадал и Fiat. Но даже не это стало настоящей трагедией – умер Джованни Аньелли. Фирма осталась без отца-основателя и многолетнего главы. Власть приняли решение национализировать компанию. Ход оказался удачным: на волне итальянского экономического чуда началось стремительное развитие Fiat. Компания стала в авангарде промышленности страны и помогла вернуть Италии утраченное могущество.

Сначала возобновили производство моделей Topolino и 1100, затем появилась первая модель с дизельным двигателем – 1400. В 1951 году мир увидел первый вседорожный Fiat – Campagnola. А год спустя публику порадовали дорогим купе 8V со 115-сильной «восьмеркой». Это был один из самых быстрых автомобилей своего времени, способный развить 190 км/ч. Из 114 выпущенных купе две трети получили заказные кузова от Zagato, Ghia и Vignale. Еще быстрее оказался концепт-кар Fiat Turbina, построенный на базе 8V. Его 300-сильная газовая турбина разгоняла купе до 250 км/ч.

Тем временем Данте Джакоза уже на полную силу работал над своим новым шедевром под названием Fiat 600, который представили на Женевском автосалоне 1955 года. Маленький автомобиль весом всего 580 кг с расположенным сзади 22-сильным моторчиком был призван вернуть Италии славу автомобильной страны. И ему

Fiat 600, 1955 год



Fiat 600 Multipla 1956 года - один из первых в мире мини-вэнов



Культовый Fiat 500 1957 года

Fiat 850 Spider 1965 года



Fiat Dino Spider с мотором Ferrari, 1966 год



это удалось: поскольку стоил он всего 590 тыс. лир (6700 евро по нынешнему курсу), в покупателях не было отбоя.

До 1969 года произвели 4,6 млн. Fiat 600. Появились кабриолет и оригинальный Multipla – один из первых мини-вэнов в мире. При длине в 3,5 м он имел три ряда сидений и вмещал шестерых. А скрытый потенциал 600-го раскрыли в компании Abarth, которую приобрел Fiat. На его основе создали целую серию купе Abarth 750 с моторами мощностью 50-100 л. с. и кузовами Zagato. Легкие автомобили долгое время не имели себе равных в своем классе. Кстати, именно Fiat 600 стал идейным вдохновителем «горбатого» 3А3-965.

Настоящим символом послевоенного возрождения стал Fiat 500 – наследник Torolipo. Миниатюрный трехметровый автомобильчик оснастили маленьким 500-кубовым мотором мощностью всего 17 л. с. Он отличался экономичностью, надежностью и неприхотливостью, его можно было отремонтировать в любом гараже. Компактные

Fiat Dino Coupé, 1967 год



Fiat Abarth 750 Zagato



размеры как раз подходили для узких улочек городов, а складывающаяся тканевая крыша позволяла наслаждаться свежим ветром. Итальянцы влюбились в Fiat 500 с первого взгляда. Он стал действительно народным автомобилем, который не снимали с производства вплоть до 1975 года. Мощность постепенно увеличили до 23 л. с., а специальные версии от Abarth развивали и 50-60 л. с. По миру разъехались свыше 3,6 млн. этих «малышей».

На смену Fiat 600 пришла новое семейство 850. Окрасой его стал элегантный кабриолет с кузовом от Bertone с 49-сильным мотором, способный достичь 145 км/ч. Маленькие модели позволили сделать Италию автомобильной страной: если ранее приходилось 10,4 машины на 1000 человек, то вскоре этот показатель улучшился до 35.

В 1966 году Fiat вернулся в собственность семьи Аньелли. Во главе компании стал внук Джованни – Джанни. Он взялся за создание огромного концерна: в 1968 году под крыло Fiat попала марка Autobianchi, а год спустя

Fiat 124 Sport Spider 1970 года



Fiat 126 стал культовым авто в Польше

– Lancia и Ferrari. Причем, Джанни Аньелли удалось уговорить самого Энцо Феррари, который ранее отказался от слияния с Ford. Первым результатом нового союза стала модель Fiat Dino, названная в честь трагически умершего сына Энцо Феррари. Над дизайном купе поработали в ателье Bertone, а кабриолет создали в Pininfarina. У Ferrari позаимствовали двигатели – 2,0-литровый 160-сильный и 2,4-литровый 180-сильный. Fiat Dino был одним из самых быстрых недорогих купе своего времени – достигал 209 км/ч и разгонялся до 100 км/ч за 8,0 с.

Джанни Аньелли по праву можно считать крестным отцом ВАЗа. Он устремил свои взоры на восток и подписал договор с СССР. Так родился первый ВАЗ-2101 – лицензионная копия популярной модели среднего класса Fiat 124. Italianские специалисты помогли простроить мощнейшее предприятие и в 1970 году первые автомобили сошли с конвейера. А советское правительство сыграло с Аньелли злую шутку. Город Ставрополь, где появился завод, переименовали в Тольятти – в честь того самого профсоюзного лидера, который чуть не уничтожил Fiat.

Fiat 124 выпускали и в других социалистических странах – Польше, Болгарии, Румынии и Югославии. Как правило, производили только седаны и универсалы. Но мало кто знает, что семейство 124 включало красивый кабриолет с кузовом Pininfarina и купе от Bertone мощностью 90-118 л. с. Даже такие



Среднемоторный Fiat X1/9

скоростные модели стали очень массовыми – их выпустили 430 тыс. штук.

Начало 1970 годов обозначилось новой линейкой моделей. Появилось второе поколение вседорожника Campagnola, а на его

основе создали знаменитый папа-мобиль для Папы Римского. Чтобы общественность могла лицезреть понтифика, установили специальный прозрачный колпак. Компактные Fiat 126 и 127 с виду были очень схожи.



Fiat 127 1971 года



Fiat Panda 1980 года



Fiat Croma 1989 года



Fiat Tipo 1993 года

Fiat Coupe 1994 года



Однако, на самом деле техника была разная: хэтчбек 127 стал первым переднеприводным Fiat. А вот 126-ой сохранил заднемоторную компоновку. Особенно популярным он оказался в Польше, где его называли Polski Fiat. В этой стране выпустили почти в три раза больше таких автомобилей, чем в Италии (3,3 млн. против 1,3 млн.). Производили Polski Fiat вплоть до 2000 года, и за ним закрепилось ласковое прозвище Maluch (Малыш).

Еще одной новой моделью стал оригинальный Fiat X1/9 – первый доступный среднемоторный кабриолет. Известный стилист Bertone Марчелло Гандини, создавший Lamborghini Miura и Countach, спроектировал клиновидный автомобиль с рубленым дизайном и выдвижными фарами. В салоне установили спортивные сиденья, добавили кондиционер, магнитолу и электростеклоподъемники. На выбор предлагали 1,3-литровый 75-сильный и 1,5-литровый 85-сильный моторы. Интересный факт: кузова X1/9 производили на фабрике Bertone, а затем для окончательной сборки их отправляли на завод Fiat. Итальянский концерн прекратил выпуск этих кабриолетов в 1983 году, но в Bertone продолжили изготавливать их еще на протяжении пяти лет.

Сотрудничество Fiat с итальянскими кузовными ателье всегда было плодотворным. Так, в 1980 году представили очередную компактную модель Panda работы Italdesign. За первые четыре года по миру разошлись свыше миллиона хэтчбеков. Особого внимания заслуживают полноприводная модификация Panda 4X4 и 18-сильный электромобиль Panda Elettra. Выпускали модель вплоть до 2003 года.

Последовали новые приобретения: в 1984 году «семью» Fiatполнила Alfa Romeo, а в 1993 году – Maserati. На рубеже 80-х и 90-х годов последовали новые модели Croma и Tiro. Затем присоединились хэтчбек Punto и красивое купе Fiat Coupe, созданное совместно с Pininfarina. В свое время оно было одним из самых быстрых в классе – дости-



Fiat Panda 2012 года



Fiat 124 - итальянский брат ВАЗа

Fiat 124 Spider 2017 года



Современный Fiat 500 может быть и электромобилем

гало 250 км/ч. Джанни Аньелли ушел на пенсию, но до самой своей смерти в 2003 году оставался почетным президентом Fiat.

Начало XXI века ознаменовало приход молодого поколения руководителей. Во главе концерна стал бывший президент Ferrari Лука ди Монтеземо. Fiat продемонстрировал неплохие успехи, а символом новой эпохи стал, конечно же, современный Fiat 500. Он положил начало целой линейке моделей, включающей мини-вэн, вседорожник и электромобиль. Появилось новое поколение Panda, возродили Multipla и подразделение Abarth.

В 2014 году завершилось слияние Fiat и Chrysler в единый концерн под руководством Серджо Маркионне. Первым плодом партнерства стал Fiat Freemont – европейский вариант Dodge Journey. В последние годы итальянская компания возродила модель Тиро и кабриолет 124 Spider, а также планирует новые электромобили.



**Вседорожный Fiat 500X
2018 года**

COSMOLADY

№ 6 | июль | 2019 г.

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

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

www.autosale.kiev.ua



Читайте на сайтах распространения электронной прессы, качайте pdf-файлы.
Обогащайтесь информацией со всех источников.