

Тест-Драйв

АВГУСТ 2019



Chevrolet Corvette C8 Stingray • Bentley EXP 100 • Honda e • BMW 8 Series Gran Coupe • Kia Seltos • Peugeot 2008 • Renault Zoe • BMW Vision M Next • Ford Puma • Kia XCeed • Audi Q7 • Mini Cooper SE • Renault Triber • Audi Q7 • Opel Astra • Porsche 718 Cayman GT4 • Boxster Spyder • Audi Q3 Sportback • Mazda 2 • Mitsubishi Pajero Sport • BMW X6 • Lotus Evija • Mercedes-AMG A45 • Renault Captur • Renault Clio • Mercedes-Benz GLC • Ford Explorer • Audi A4 • BMW X4 M • Ford Focus ST • Renault Clio • Ford Focus • Hyundai i30 • Mazda 3 • Ford Mondeo • Opel Insignia • Toyota Camry • Kia Sportage • Ford Kuga • Volkswagen Tiguan • Hyundai Elantra • Renault Megane Sedan • Toyota Corolla • Citroen C-Elysee • Fiat Tipo • Kia Rio • Opel

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:

Брязгунов 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 BMW VISION M NEXT:
предвестник гибридного спорткупе



8

Концепт-кар BENTLEY EXP 100:
юбилею посвящается



12

Концепт-кар HONDA E:
электрический первенец



16

Премьера BMW 8 SERIES GRAN COUPE:
пополнение в «семействе»



20

Премьера KIA SELTOS:
младший брат Sportage



24

Премьера PEUGEOT 2008:
смена образа



28

Премьера RENAULT ZOE:
повторная модернизация



32

Премьера FORD PUMA:
возвращение в новом образе



36

Премьера KIA XCEED:
во вседорожном стиле



40

Премьера AUDI Q7:
модернизация



44

Премьера MINI COOPER SE:
курс – на электрификацию



48

Премьера RENAULT TRIBES:
бюджетная пропозиция



52

Премьера AUDI Q7:
модернизация



56

Премьера OPEL ASTRA:
модернизация



60

Премьера PORSCHE 718 CAYMAN GT4 И BOXSTER SPYDER: последние из могикан



64

Премьера AUDI Q3 SPORTBACK:
расширение линейки



68

Премьера MAZDA 2:
модернизация



72

Премьера MITSUBISHI PAJERO SPORT:
серьезное обновление



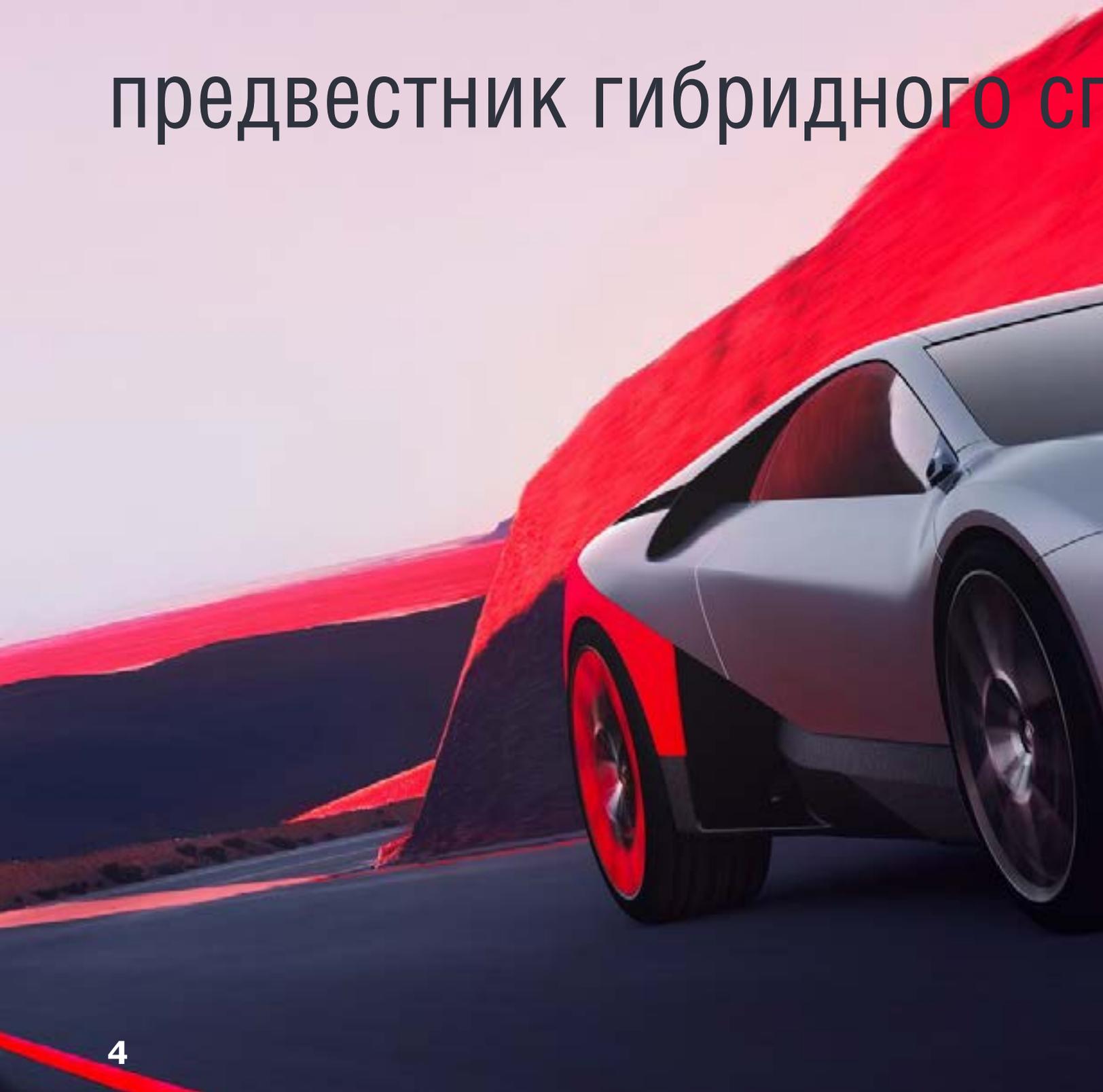
- | | |
|-----|--|
| 76 | Премьера
BMW X6:
третья глава |
| 82 | Премьера
CHEVROLET CORVETTE C8 STINGRAY:
революция |
| 88 | Премьера
LOTUS EVIJA:
самый мощный в мире |
| 94 | Премьера
MERCEDES-AMG A45:
мощь в компактном формате |
| 100 | Премьера
RENAULT CAPTUR:
смена поколений |
| 106 | Дебютант
RENAULT CLIO:
стильный и недорогой |
| 112 | Дебютант
MERCEDES-BENZ GLC:
модернизация |
| 118 | Дебютант
FORD EXPLORER:
большие перемены |
| 126 | Дебютант
AUDI A4:
новое «лицо» |
| 134 | Дебютант
ДЕБЮТАНТ BMW X4 M:
пополнение в линейке |
| 142 | Дебютант
FORD FOCUS ST:
мощнее, быстрее, экономичнее |
| 150 | Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS, HYUNDAI I30 И MAZDA 3:
свежая кровь в С-классе |
| 156 | Сравнительный тест-драйв
FORD MONDEO, OPEL INSIGNIA И TOYOTA
CAMRY: популярный D-класс |
| 162 | Сравнительный тест-драйв
KIA SPORTAGE, FORD KUGA И VOLKSWAGEN
TIGUAN: дизельные вседорожники |
| 168 | Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI ELANTRA, RENAULT MEGANE SEDAN И
TOYOTA COROLLA: популярные седаны С-класса |
| 174 | Сравнительный тест-драйв
CITROEN C-ELYSEE, FIAT TIPO И KIA RIO: эко-
ном-пропозиция |
| 180 | Страницы истории
OPEL:
немецкий старожил |

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.

BMW Vision M

предвестник гибридного спорткара



M Next

спорткупе





Гибридное купе BMW i8 в производстве с 2014 года и вскоре должен появиться его преемник. Премьера модели запланирована на 2021 год, а пока ее претворяет концепт-кар BMW Vision M Next.

По дизайну новый BMW Vision M Next очень напоминает знаменитое купе BMW M1 1977 года. У него клиновидный профиль со сдвинутым вперед салоном, а во внешнем виде господствуют грани и углы. Впрочем, присутствуют и современные черты вроде большой разделенной решетки радиатора и тонких лазерных фар. Двери автомобиля поднимаются вверх, а вместо зеркал заднего вида

установлены камеры. Передние колеса 20-дюймовые, а задние – 21-дюймовые. Широкие задние крылья подчеркнуты тоненькими С-образными фонарями.

Салон BMW Vision M Next декорирован алькантарой. Руль напоминает авиационный штурвал, а показания приборов проецируются на два дисплея. Мультимедийная система способна распознавать водителя по лицу. Спортивные передние сиденья разделены высоким центральным тоннелем. Интересно, что кресла могут принимать форму спины человека и запоминать ее. Купе BMW получило парковочный автопилот

с дистанционным управлением.

Полноприводной автомобиль оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из четырехцилиндрового турбодвигателя и двух электромоторов (по одному на ось). Суммарно они развивают 600 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3 с и развивать скорость свыше 300 км/ч.

Впрочем, такие характеристики доступны в спортивном режиме Boost+. В стандартном режиме мощность меньше, зато гибрид BMW способен проехать до 100 км на электротяге.





Bentley EX



XP 100

юбилею посвящается





В нынешнем году марка Bentley празднует свое 100-летие. Этой дате посвящен ряд интересных событий, также запланированы эксклюзивные автомобили. Один из них – концептуальный Bentley EXP 100.

EXP 100 показывает, каким будет роскошное туристическое купе Bentley в 2035 году. Автомобиль получился немаленьким – 5,8 м в длину и 2,4 м в ширину. При этом благодаря использованию в конструкции карбона и алюминиевых сплавов он весит 1900 кг.

Дизайн Bentley EXP 100 можно охарактеризовать как неоклассический. В его стремительном профиле угадывается знаменитый Bentley R-Type Continental 1952 года. Светодиодными являются не только круглые фары, но и подсветка фальшрадиаторной решетки, капота, крыльев и даже логотипа. Длинные двери поднимаются вверх, а крыша выполнена прозрачной. Крышка багажника заострена, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Легкосплавные диски обладают активной аэродинамикой – дополнены сдвижными заслонками. Интересно, что серебристая краска получена из отходов пищевой промышленности, а разбавляют ее медные вставки.

Медь присутствует и в отделке салона наряду с кожей, шерстью и деревом. Также есть декоративные детали из хрусталя. Основные данные проецируются на лобовое стекло, дисплеи также установлены в дверях. В салоне установлены четыре отдельных ортопедических кресла. В автономном режиме передние сиденья сдвигаются назад. Технология искусственного интеллекта Bentley Personal Assistant автоматической настраивает их регулировки в зависимости от режима езды (их всего 5), температуры в салоне и комплекции водителя. Также она регулирует распылитель духов в салоне и систему очистки воздуха. Комплектация включает графин и дорогие хрустальные бокалы.

Новый Bentley EXP 100 оснащен четырьмя электромоторами. Их мощность не называют, но известно, что максимальный крутящий момент равен 1500 Н·м. Электромобиль Bentley разгоняется до 100 км/ч за 2,5 с и развивает 300 км/ч. Его запас хода составляет 700 км, а подзарядить батарею в быстром режиме за 80% можно всего за 15 минут.

Конечно, Bentley EXP 100 не станет серийным, однако уже в ближайшие годы появится первый электромобиль британской марки.





Honda

электрический первенец



ne





За последние годы количество электрических моделей на рынке существенно увеличилось. Целый ряд автопроизводителей уже представил свои электромобили, другие – готовят подобные модели. К последним относится и Honda: японская компания начнет выпуск электрического первенца с осени, а пока продемонстрировала его предсерийную версию.

Новый Honda e рассчитан на городскую эксплуатацию. С виду этот компактный хэтчбек очень напоминает первый Honda Civic 1972 года. У него такой же силуэт с выраженным длинным капотом и толстыми наклоненными задними стойками крыши. Сохранены даже стильные круглые фары и

фонари, хотя оптика современная – светодиодная. Ручки передних дверей выдвижные, а у задних – и вовсе спрятаны в стойках. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В отделке салона присутствует тиковое дерево. Практически на всю переднюю панель растянута большая жидкокристаллическая панель, отведенная для комбинации приборов и мультимедиа. По бокам установлены еще пара экранов, выводящих показания с камер, заменяющих зеркала заднего вида. Есть и система камер кругового обзора, причем уже в базовой версии.

Электромотор Honda e развивает 150 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 300 Н·м. С ним разгон до 100 км/ч занимает около 8 с. Аккумуляторная батарея

на 35,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 200 км, а подзарядить ее от станции быстрой зарядки на 80% можно будет всего за полчаса.

Интересно, что в основе Honda e лежит новая заднемоторная и заднеприводная платформа, созданная специально для электромобилей. Ее особенность – подвеска всех колес типа McPherson. У электромобиля низкий центр тяжести, равное распределение веса по осям и малый (8,6 м) диаметр разворота.

Хотя серийный вариант Honda e еще даже не представлен, в ряде европейских стран на хэтчбек уже принимают предварительные заказы. Купить электромобиль можно будет примерно за 30 тыс. евро.





BMW 8 Series Gran Coupe

по



ПОЛНЕНИЕ В «СЕМЕЙСТВЕ»





Первый BMW 8 Series, выпускавшийся с 1990 по 1999 год был исключительно купе. Однако у его преемника линейка гораздо шире, ведь представлен и кабриолет, а теперь появился еще и четырехдверный Gran Coupe. Последний является наследником модели BMW 6 Series Gran Coupe и позиционируется, как четырехдверное купе.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe несколько крупнее предшественника – 5082 мм в длину, 1932 мм в ширину и 1407 мм в высоту при колесной базе 3023 мм. Седан выглядит очень стремительно благодаря длинному капоту, высокой оконной линии и аркообразной крыше. Спереди автомобиль идентичен купе: крупная разделенная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. За доплату предложена и лазерная оптика. Передние крылья дополнены вентиляционными отверстиями, а задние – серьезно раздуты. В крышку

багажника интегрирован спойлер, а заднюю часть визуально расширяют продолговатые фонари.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы. Очень необычно смотрится прозрачный селектор трансмиссии. Передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом, а также разделены высоким центральным тоннелем. На втором ряду установлены два отдельных кресла, а объем багажника равен 440 л.

Базовая комплектация включает четырехзонный климат-контроль и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Среди опций есть Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов, камеры кругового обзора, парковочный

автопилот с дистанционным управлением, система полуавтономного движения.

На первых порах предложат на выбор бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (530 л. с.), а также 3,0-литровый 320-сильный турбодизель. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Позже появятся 625-сильный BMW M8 Gran Coupe и гибрид.

Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, есть варианты с задним и полным приводом. Начальное оснащение включает адаптивные амортизаторы, а за доплату предложены управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe поступит в продажу с сентября. В Европе купеобразный седан будет стоить от 91 500 евро.





Kia Sel



tos

младший брат
Sportage





В Kia расширяют линейку моделей повышенной проходимости. Новейший ее представитель – Seltos, который займет нишу между Kia Stonic и Sportage. Представили новинку в Индии, ведь именно там наряду с Южной Кореей наладят выпуск автомобиля.

Новый Kia Seltos достигает около 4,3 м в длину и является близким родственником Hyundai Creta. У него довольно выразительный дизайн с высоким капотом, широкой решеткой радиатора и светодиодными фарами сложной формы. Колесные арки расширены, а нижняя часть кузова прикры-

та защитными пластиковыми накладками. Изогнутая оконная линия обрамлена хромированным молдингом, серебристая вставка соединяет и фары вседорожника. На крыше установлен немаленький спойлер.

Фото салона не опубликованы, хотя есть его наброски. Известно, что циферблаты приборов разделены цветным экран бортового компьютера, а в более дорогих версиях информация проецируется на лобовое стекло. К центральной панели Kia Seltos крепится большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовая комплектация включает 6 подушек

безопасности и систему стабилизации.

Вседорожник будут оснащать 2,0-литровой 150-сильной атмосферной бензиновой «четверкой», 1,6-литровым 177-сильным турбомотором или 136-сильным турбодизелем объемом 1,6 л. Интересно, что на выбор предложат сразу три вида трансмиссии: 6-ступенчатый «автомат», 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями и вариант. Привод может быть передним или полным.

Новый Kia Seltos поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника составит около 23 тыс. долларов в базовой версии.





Peugeot

смена образа



2008





Peugeot 2008 дебютировал в 2013 году и пришел на смену модели 207 SW. Как и предшественник, он был универсалом, хотя и с увеличенным дорожным просветом. Теперь же пришло время для смены поколений модели и новый Peugeot 2008 преобразился.

Во-первых, Peugeot 2008 существенно подрос и достигает 4,3 м в длину и 1,77 м в ширину при колесной базе в 2,65 м. Во-вторых, теперь это вседорожник с дизайном в духе старших Peugeot 3008 и 5008. Автомобиль выглядит солиднее: у него теперь высокий капот и изогнутая оконная линия. Широкая трапециевидная решетка сочетается с раскосыми фарами, которые могут быть и светодиодными. Колесные арки более выражены, а боковины украшены

штампованными линиями. В традициях современных Peugeot фонари напоминают следы от когтей.

Как и у предшественника, салон выдержан в стилистике i-Cockpit. То есть, рулевое колесо маленькое, а приборная панель расположена непривычно высоко. Теперь она стала цифровой и показания приборов могут выводиться на лобовое стекло. Также появился большой 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Обращает на себя внимание изогнутый селектор автоматической трансмиссии. Новый Peugeot 2008 стал просторнее, а объем багажника вырос до 434 л.

Список опций 2008 серьезно расширен и теперь включает 18-дюймовые легкосплавные диски, парковочный автопилот, беспро-

водную зарядку для смартфонов, 515-ваттную аудиосистему, технологии определения усталости водителя, контроля дорожной разметки и «слепых» зон.

Автомобиль получит 1,2-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 100, 130 и 155 л. с., а также 1,5-литровые турбодизели на 100 и 130 л. с. Их будут оснащать 6-ступенчатой механической или 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Новичком станет 136-сильный электромобиль Peugeot e-2008. С аккумуляторной батареей на 50 кВт·ч он способен проехать до 310 км без подзарядки.

Peugeot 2008 второго поколения поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника составит примерно от 22 тыс. евро.





Renault

повторна



т Zoe

я модернизация





Renault Zoe – самый успешный европейский электромобиль, ведь с 2012 года выпущено уже около 150 тыс. этих хэтчбэков. Автомобиль постоянно обновляют и теперь он пережил уже вторую серьезную модернизацию.

Новый Renault Zoe сохраняет выразительный дизайн с большим углом наклона лобового стекла, рельефными боковинами и оригинальными изогнутыми задними стойками крыши. Освеженная модель узнается по новым крупным фарам со светодиодной оптикой и измененной решетке радиатора с увеличенным логотипом Renault по центру. Заменен и передний бампер, а воздухозаборник в нем увеличен. Сзади обращают на

себя внимание новые фонари.

В салоне изменения более кардинальные. Материалы отделки улучшены и установлено новое рулевое колесо. Впервые Zoe получил цифровую комбинацию приборов, а большую часть центральной панели теперь занимает большой 9,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Новые и переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Поскольку стояночный тормоз теперь электромеханический, то он занимает меньше места и стало возможным установить беспроводную зарядку для смартфонов. Список опций дополнили парковочный автопилот, системы автоматического торможения и распознавания дорож-

ных знаков.

Электромоторы Renault Zoe теперь развивают 108 и 135 л. с., причем в последнем случае разгон до 100 км/ч занимает менее 10 с, а максимальная скорость выросла до 140 км/ч. Новая аккумуляторная батарея на 52 кВтч увеличила запас хода до 390 км. За доплату теперь доступно мощное 50-киловаттное зарядное устройство. Кроме того, более эффективной стала система рекуперативного торможения.

Новый Renault Zoe поступит в продажу с осени. Стоимость базовой версии на европейском рынке составит около 30 тыс. евро.





Foro



д Рита

ВОЗВРАЩЕНИЕ В
НОВОМ ОБРАЗЕ





В 1997 году в линейке Ford появилось компактное и недорогое купе Puma. Модель на платформе Fiesta выпускали всего пять лет, однако теперь ее решили возродить. Правда, новый Ford Puma стал уже вседорожным купе.

Как и предшественник, Puma использует агрегаты Ford Fiesta, однако выглядит гораздо ярче и эмоциональнее собрата. У 4,2-метрового вседорожника элегантный профиль с аркообразной крышей и высокой оконной линией. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с каплевидными фарами, которые могут быть и светодиодными. Крылья автомобиля серьезно раздуты, а на крыше установлен немаленький спойлер. Раздутые «плечи» подчеркнуты крупными фонарями. Еще интереснее выглядит автомобиль с пакетом ST-Line,

включающим аэродинамический обвес и 18-дюймовые диски.

В салоне заметно родство с Fiesta, у которого позаимствованы руль и переключатели на центральной панели. Впрочем, есть и новшества – так Ford Puma получил цифровую панель приборов. К центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. У автомобиля довольно вместительный багажник объемом 456 л.

Перечень опций у Ford Puma достаточно широкий и включает массаж передних сидений, панорамную крышу, беспроводную зарядку для смартфонов, парковочный автопилот Wi-Fi. Также есть системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

На первых порах Puma будут оснащать

1,0-литровыми трехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 125 и 155 л. с. У менее мощной версии для экономии топлива отключается один из цилиндров, а у более мощной предусмотрена 48-вольтовая гибридная установка. Средний расход топлива – 5,6 и 5,4 л/100 км, соответственно.

На выбор доступны 6-ступенчатые механическая трансмиссия или «робот» с двумя сцеплениями. Привод пока только передний, да и дорожный просвет небольшой – 167 мм.

Новый Ford Puma официально представят на сентябрьском автошоу во Франкфурте, а после этого он поступит в производство на заводе в Румынии. Стоимость автомобиля составит около 17 500 евро.





Кіа ХСЕЕ

во вседорожном

стиле



eed





У нынешнего, третьего, поколения Kia Ceed линейка широкая, как никогда. Она включает хэтчбэк и целых два универсала. Теперь же к ним присоединилась версия повышенной проходимости XCeed.

Новый Kia XCeed – довольно нестандартный представитель своего класса. Как правило, вседорожные версии отличаются лишь защитным пластиковым обвесом и увеличенным клиренсом. У XCeed же еще и абсолютно новый кузов, ведь со стандартным Ceed общие только двери. Новичок выглядит элегантнее благодаря большим углам наклона передних и задних стоек крыши и расширенным задним крыльям. Фирменная «пасть» решетки радиатора сочетается с раскосыми фарами, которые могут быть

полностью светодиодными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. К тому же, XCeed несколько крупнее – 4395 мм при такой же колесной базе в 2650 мм. Дорожный просвет равен 174 мм.

Отделку салона разбавляют ярко-желтые вставки. За доплату доступна цифровая панель приборов. К центральной панели крепится 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Посадка за рулем на 42 мм выше, чем в стандартном Kia Ceed, а объем багажника увеличен до 426 л. Пятая дверь может быть дополнена электроприводом с сенсорным открытием. Среди других опций – системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и контроля

«слепых» зон.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.), 1,4 л (140 л. с.) и 1,6 л (204 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели на 115 и 136 л. с. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 7,5 с и развивает 220 км/ч. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, а вот привод будет только передним. Позже линейку расширит гибрид. XCeed получил амортизаторы с гидравлическими буферами отбоя, а его подвеску сделали мягче.

Новый Kia XCeed поступит в продажу с осени. Начальная стоимость хэтчбэка в Европе составит около 20 тыс. евро.





Audi Q7

модернизация



Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА





Audi Q7 – первый вседорожник немецкой марки. Он появился в 2005 году, а с 2014 года выпускают его второе поколение. Теперь модель прошла плановое обновление.

Во многом новичок внешне очень схож с предшественником. Он сохраняет строгий стиль, в котором преобладают прямые линии. А вот передняя часть стала выразительнее. У Audi Q7 новая широкая решетка радиатора и измененные стреловидные фары со светодиодными лампами (за доплату доступна матричная оптика). В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Колесные арки расширены, а пороги украшены новыми пластиковыми накладками. Стандартными стали 19-дюймовые легкос-

плавные диски. Фонари стали немного уже и теперь соединены хромированным молдингом.

В салоне передняя панель напоминает крыло самолета, а на всю ее ширину растянуты дефлекторы вентиляционной системы. В отделке сочетаются кожа, алькантара и алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. Центральная панель изменена и теперь на ней два сенсорных дисплея с диагональю 10,1 и 8,8 дюйма. Количество переключателей при этом, естественно, уменьшено. Покупатель может выбрать формат второго ряда сидений: два отдельных кресла или трехместный диван. В обоих случаях предусмотрена горизонтальная регулировка. Базовую версию

пополнил электропривод пятой двери, а среди опций появилась система полуавтономного движения.

Все двигатели теперь дополнены небольшой 48вольтовой гибридной установкой. Audi Q7 получил новый 3,0-литровый турбомотор мощностью 340 л. с., с которым разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с. Турбодизели объемом 3,0 л теперь развивают 231 и 286 л. с. Список опций пополнили активные стабилизаторы поперечной устойчивости. За доплату также предложены пневмоподвеска с изменяемым клиренсом и управляемые задние колеса.

Новый Audi Q7 поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника стартует с отметки в 65 тыс. евро.





Mini Cooper

куп



овер SE

с – на электрификацию





Сегодня линейка Mini очень широка. Она включает трехдверный и пятидверный хэтчбэки, кабриолет, универсал, вседорожник. Теперь модельный ряд расширяет электрическая версия Cooper SE. Это не первый электромобиль Mini: в 2009-2010 годах уже выпускали мелкие сериями хэтчбэк с электромотором. Новое его поколение обещает быть более массовым.

Новый Mini Cooper SE использует силовую установку от BMW i3S. Его электромотор развивает 184 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 270 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная

скорость ограничена на отметке в 150 км/ч.

Литий-ионная аккумуляторная батарея на 32,6 кВт·ч обеспечивает запас хода в 235 км. Подзарядить электромобиль Mini от быстрой станции на 80% можно за 35 минут. У силовой установки предусмотрены четыре режима работы, также можно регулировать систему рекуперации тормозной энергии.

Узнать новый Mini Cooper SE можно по измененному дизайну передней части с пластиковой заглушкой вместо решетки радиатора. Также предусмотрены новые 17-дюймовые легкосплавные диски оригинального дизайна. Оптика полностью светодиодная, причем узор фонарей напоми-

нает британский флаг.

В салоне несколько изменена отделка и добавлены ярко-желтые вставки. Электромобиль Mini также получил цифровую панель приборов и 8,8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Поскольку батарея размещена в днище, то объем багажника не пострадал и составляет те же 211 л, что и в бензиновой версии. Комплектация включает спутниковую навигацию и двухзонный климат-контроль, работающий теперь от теплового насоса.

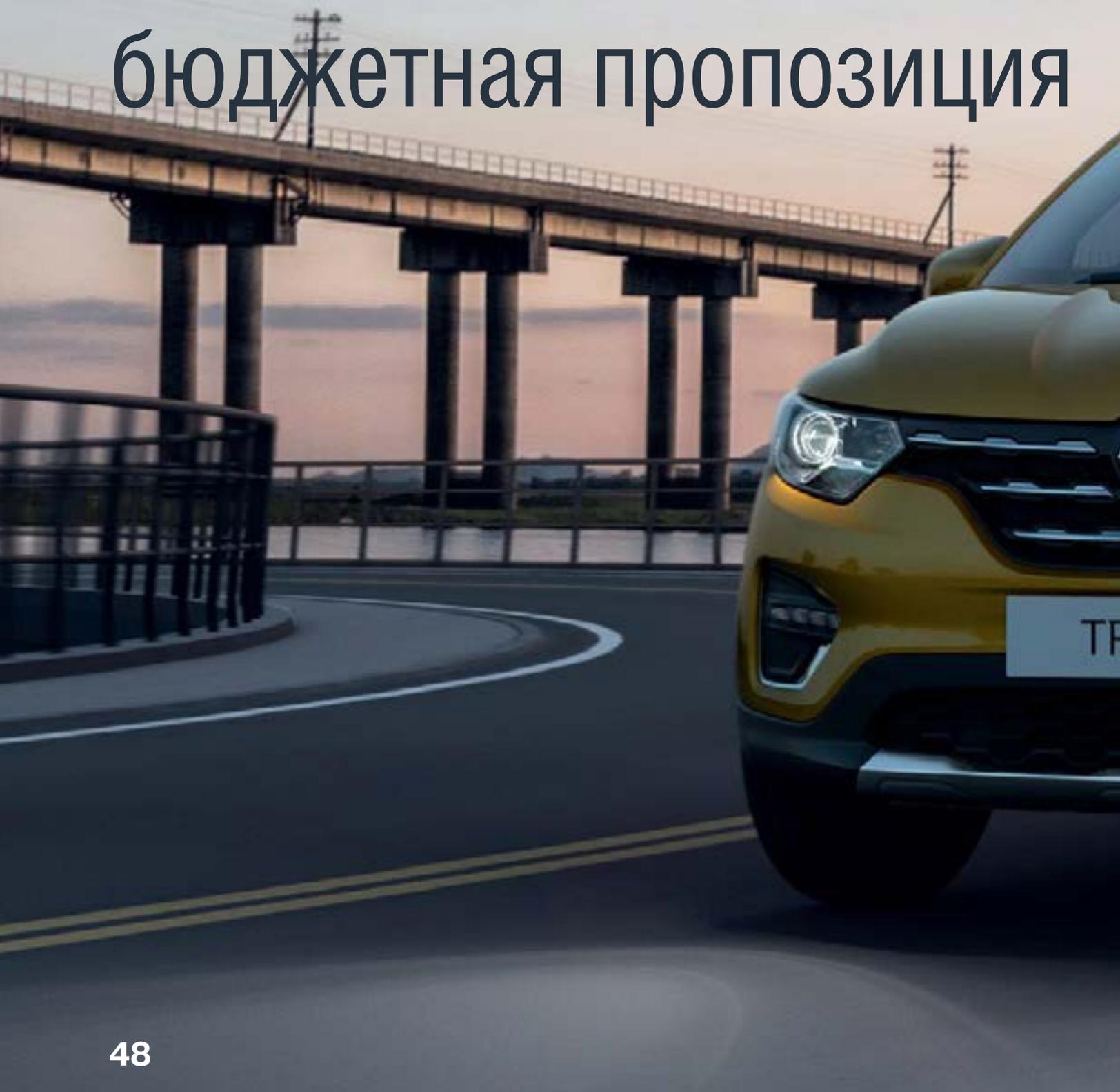
Mini Cooper SE поступит в продажу с марта 2020 года. Купить электромобиль в Европе можно будет за 31 тыс. евро.





Renault

бюджетная пропозиция



Triber





Бюджетный Renault Kwid получился очень популярным и теперь на его основе готовят целое семейство моделей. Уже известно о будущем электромобиле, а теперь представили компактный мини-вэн Renault Triber.

Новый Renault Triber достигает всего 3990 мм в длину при колесной базе в 2636 мм, то есть он компактнее, чем Renault Clio и Captur. У него элегантный дизайн со слегка раздутыми боковинами и оригинальным изгибом оконной линии. Фирменная решетка радиатора в виде улыбки сочетается с продолговатыми фарами. У автомобиля высокий (182 мм) дорожный просвет и защитный пластиковый обвес в нижней части

кузова. Задние стойки крыши обладают малым углом наклона, а на верхней кромке пятой двери установлен спойлер. Продолговатые фонари могут быть светодиодными, как и ходовые огни.

Отделку салона в более дорогих версиях разбавляют черные лакированные вставки, также за доплату предложены цифровая панель приборов и 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Интересно, что компактный автомобиль является семиместным, хотя в этом случае багажник весьма скромный – 84 л. Зато в пятиместной конфигурации его объем – 625 л.

Все Renault Triber оснащены 4 подушками безопасности и ABS, а среди опций есть

система доступа без ключа, парктроник, камера заднего вида и климат-контроль.

Пока мини-вэн предложен только с 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем мощностью 72 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 96 Н·м от того же Renault Kwid. На выбор доступны 5-ступенчатые механическая или роботизированная трансмиссии. Позже линейку расширит более мощный турбомотор.

Новый Renault Triber поначалу будут выпускать в Индии, хотя вскоре производство стартует и в ряде других стран. Стоимость мини-вэна стартует с 7600 долларов и даже самая дорогая версия обойдется в 11 500 долларов.







Audi S8

НОВЫЙ флагман в
линейке





С момента появления самого первого поколения Audi A8 в 1994 году в его линейке был заряженный вариант S8. Поскольку с 2017 года выпускают новый Audi A8, то теперь пришло время для его самой мощной модификации.

Как и предшественник, Audi S8 четвертого поколения оснащен 4,0-литровым V8 с двумя турбинами. Его мощность увеличили до 571 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до внушительных 800 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает около 4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Экономить топливо помогут система отключения цилиндров и 48-вольтовая гибридная установка.

Естественно, обязательными являются 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия и постоянный полный привод со спортивным задним дифференциалом. Также Audi S8 получил управляемые задние колеса, адаптивные амортизаторы и активную пневмоподвеску, способную сканировать дорогу впереди автомобиля и подстраиваться под выбоины. За доплату предложены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 420 мм спереди и 370 мм сзади.

Узнать новый Audi S8 можно, прежде всего, по измененной решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в бампере. Кроме того, предусмотрены аэродинамический обвес и 21-дюймовые легкосплавные диски, а сзади видны четыре выхлопных

трубы и спойлер на крышке багажника.

Во внутренней отделке сочетаются особая кожа, лакированное дерево и полированный алюминий, а педали получили металлические накладки. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлены сразу два сенсорных дисплея: верхний отображает карту спутниковой навигации и меню мультимедийной системы, а нижний – заменяет клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Появились и спортивные передние сиденья с электроприводом и подогревом.

Новый Audi S8 поступит в продажу с ноября. Цены в Европе стартуют с отметки в 120 тыс. евро.





Opel Astra

модернизация



tra





Opel Astra представляет немецкую марку в С-классе с 1991 года. В 2015 году появилось уже пятое поколение модели, причем разработали его еще под крылом концерна General Motors. Теперь у Opel новые владельцы из PSA Group и под их руководством Astra прошел обновление.

Astra сохраняет яркий и стремительный дизайн с аркообразной формой крыши и рельефными боковинами. Его новая решетка радиатора стала чуть уже, но по-прежнему напоминает улыбку. Несколько изменены треугольные фары, а за доплату они могут быть светодиодными и с активной матрицей.

В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Сзади несколько освежены продолговатые фонари.

В отделке салона присутствуют черные лакированные детали, а передняя панель выполнена V-образной. Рулевое колесо Opel Astra немного обновлено, а кнопки на нем



заменены. За доплату теперь доступна цифровая панель приборов. Наклоненную центральную консоль венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы IntelliLink. Список опций пополнили беспроводная зарядка для смартфонов, подогрев лобового стекла и мощная ауди-

осистема Bose.

Серьезно изменена линейка двигателей. Появились новые трехцилиндровые бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (110 и 130 л. с.) и 1,4 л (145 л. с.). Турбодизели объемом 1,5 л также трехцилиндровые и развивают 105 и 122 л. с. Впервые для Opel

Astra предлагают вариатор и 9-ступенчатую автоматическую коробку переключения передач.

Новый Opel Astra уже доступен для заказа в Европе. Стоимость хэтчбэка не изменится и составит от 18 500 евро.



Porsche 718 Cayman GT4



Porsche 718 Boxster Spyder



ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН



Porsche Boxster и Cayman в 2016 году перевели на турбонаддув – на смену атмосферным оппозитным «шестеркам» пришли четырехцилиндровые турбомоторы. Тем не менее, для ценителей все же сделали исключение и представили Porsche 718 Boxster Spyder и Cayman GT4.

Перед нами – две флагманские заряженные версии, оснащенные 4,0-литровым шестицилиндровым мотором, знакомым по экстремальному Porsche 911 GT3. Здесь, правда, его дефорсировали до 420 л. с., хотя это все равно самые мощные версии Porsche Boxster и Cayman. С 6-ступенчатой механической трансмиссией они разгоняются до

100 км/ч за 4,4 с, а до 200 км/ч – за 13,8 с. Максимальная скорость Cayman GT4 равна 304 км/ч, а Boxster Spyder – 301 км/ч. При этом благодаря системе отключения цилиндров средний расход топлива умеренный – 10,9 л/100 км.

Подвеска и рулевое управление купе и кабриолета перенастроены. Автомобили получили дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы, а за доплату доступны карбоново-керамические тормоза.

Дорожный просвет уменьшили на 30 мм. Кроме того, узнать Porsche 718 Cayman GT4 и Boxster Spyder можно по 20-дюймовым

колесным дискам и аэродинамическому обвесу. Кабриолет получил выдвижной задний спойлер, а купе – фиксированное антикрыло, повышающее прижимную силу на 50%.

Салон декорирован кожей и алькантарой с ярко-желтыми швами. В целях снижения веса дверных ручек предусмотрены оригинальные петли. Появились и спортивные ковшеобразные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Новые Porsche 718 Cayman GT4 и Boxster Spyder уже поступили в продажу, причем сначала они доступны в США, а в Европе появятся позже. Стоимость кабриолета равна 96 300 долларов, а купе – 99 200.





Audi Q3 S



Sportback

расширение
линейки





Вседорожник Audi Q3 известен с 2011 года и все это время выпускался только в одной кузовной версии. Однако теперь у модели второго поколения запланировано расширение линейки – появится купеобразный Audi Q3 Sportback.

Новый Audi Q3 Sportback немного крупнее

стандартной модели – 4,5 м в длину при колесной базе в 2,68 м. При этом высоту уменьшили до 1,56 м, а линия крыши стала аркообразной. Также у Sportback новая широкая решетка радиатора и серьезно расширенные крылья. Оптика полностью светодиодная, а за доплату может быть и

матричной. На пятой двери сразу два спойлера – сверху и у основания заднего стекла. Продолговатые фонари подчеркивают широкие «плечи».

Отделку салона Audi Q3 Sportback разбавляют многочисленные серебристые вставки. Уже в базовой версии теперь предусмотрена цифровая панель приборов с диагональю 10,25 или 12,3 дюйма. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 10,1-дюймовым сенсорным дисплеем. Сиденья второго ряда получили горизонтальную регулировку. Объем багажника составляет 530 л, а если сложить задние кресла, то получится 1400 л.

Все Audi Q3 Sportback оснащены климат-контролем, технологиями автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций есть камеры кругового обзора, 680-ваттная аудиосистема, парковочный автопилот и система полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат два 2,0-литровых двигателя с турбонаддувом: 230-сильный бензиновый и 150-сильный дизельный. Обе версии оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и могут быть с передним либо полным приводом.

Новый Audi Q3 Sportback представят в сентябре на автошоу во Франкфурте, а после этого он поступит в продажу в Европе по цене от 40 200 евро. Чуть позже добавят более доступную версию с 1,5-литровым 150-сильным бензиновым турбомотором.





M



Mazda 2

МОДЕРНИЗАЦИЯ





Хетчбэк Mazda 2 известен с 2002 года – именно тогда он пришел на смену модели 121. В 2014 году дебютировало его третье поколение, а теперь, пять лет спустя, оно прошло плановую модернизацию.

Новая Mazda 2 сохраняет нетипичный для B-класса силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Автомобиль обновили в стиле старших Mazda 3 и 6. Лучшее изменение видно при взгляде на хетчбэк в анфас. Его решетка радиатора в виде улыбки увеличена в размерах и по дизайну теперь напоминает кристаллы. Раскосые фары теперь могут быть полностью

светодиодными, а под ними появились хромированные молдинги. Сзади немного освежены фонари.

В салоне Mazda 2 улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Передняя панель выполнена в форме крыла, а вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. На приборной панели центральное место занимает тахометр с небольшим цифровым спидометром внутри, а по бокам от него – два монитора. Мультимедийная система доработана и теперь поддерживает Apple CarPlay и Android Auto.

Список опций пополнили камеры кругового обзора, обогрев руля и адаптивный

круиз-контроль. Также для Mazda 2 теперь доступны системы распознавания дорожных знаков и контроля разметки.

Как и ранее, на выбор предложат 1,5-литровые бензиновые двигатели мощностью 75, 90 и 115 л. с. А вот на смену 1,5-литровому дизелю чуть позже придет новый 1,8-литровый мотор на 116 л. с. К слову, в ряде стран Mazda 2 доступна не только с передним, но и с полным приводом.

На родине, в Японии, новая Mazda 2 поступит в продажу с сентября, а вот в других странах ее представят в начале 2020 года. Стоимость хетчбэка – примерно от 13 тыс. евро.





Mitsubishi Pajero Sport



серьезное обновление







Mitsubishi Pajero Sport известен с 1996 года и является близким родственником пикапа L200. Поскольку недавно Mitsubishi L200 прошел серьезное обновление, то теперь пришло время для модернизации Mitsubishi Pajero Sport третьего поколения.

Внешний вид Mitsubishi Pajero Sport освежили в духе L200, хотя дизайн пикапа не копировали. Теперь у вседорожника новая хромированная решетка радиатора и более массивный передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Стреловидные фары могут быть светодиодными, а «противотуманки» стали крупнее. Капот также новый и

расположен выше, чем ранее. Передние крылья стали более выражены. Также обновлены фонари и задний бампер.

В салоне изменения не столь заметные, но также существенные. В частности, улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях предусмотрены кожа и черные лакированные вставки. За доплату впервые доступна цифровая панель приборов. Дисплей мультимедийной системы увеличен до 8 дюймов в диагонали, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля полностью новые. Также немного изменен дизайн переднего подлокотника с боксом внутри. Среди опций появились электро-

привод пятой двери с сенсорным открытием и система соблюдения полосы движения.

Двигатели остались прежними. Единственный бензиновый мотор – 3,0-литровый V6 мощностью 220 л. с. также предложен 2,4-литровый 181-сильный турбодизель. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая или новая 6-ступенчатая автоматическая трансмиссии. Систему полного привода дополнили новым вседорожным режимом.

Новый Mitsubishi Pajero Sport представили в Таиланде, а вскоре он поступит в продажу в 90 странах мира. Стоимость вседорожника – от 35 тыс. долларов.



BMW

третья глава



X6



Появившийся в 2007 году BMW X6 стал первой моделью марки в тогда еще не очень массовом сегменте вседорожных купе. За 12 лет выпущено почти полмиллиона недешевых вседорожников и теперь пришло время для уже третьего поколения модели.

Как и его собрат X5, новый BMW X6 построен на современной модульной платформе CLAR. Вседорожник подрос до 4935 мм в длину при колесной базе в 2975 мм. Он сохранил узнаваемый дизайн с аркообразной крышей и заостренной задней частью. Вместе с тем, решетка радиатора стала крупнее, а фары, наоборот, сделали уже. Кстати, оптика светодиодная в базовой версии и может быть лазерной за доплату. В боковинах появились «жабры», а задние крылья серьезно расширены. Сзади обращают на себя внимание тоненькие фонари, а пятая дверь стала более рельефной.

Во внутренней отделке BMW X6 сочетаются кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. В салоне преобладают горизонтальные линии, а центральная панель традиционно повернута к водителю. Приборной панелью теперь служит 12,3-дюймовый дисплей, а рядом установлен сенсорный экран мультимедийной системы такого же размера. Объем багажника вырос до 580 л в обычном состоянии и 1525 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Начальная комплектация BMW X6 включает двухзонный климат-контроль, парктро-







ник, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и мониторинга «слепых» зон. Среди опций теперь есть четырехзонный климат-контроль, 1500-ваттная аудиосистема Bowers & Wilkins, парковочный автопилот с дистанционным управлением, система полуавтономного движения и 10,2-дюймовые мониторы для задних пассажиров. Ключ автомобиля теперь можно заменить прило-

жением для смартфона.

Поначалу новый BMW X6 будет оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (530 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 265 и 400 л. с. Самая мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 4,3 с и развивает 250 км/ч. Позже добавят 600-сильный BMW X5 M и заряжаемый гибрид.

Все X6 оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. В 340-сильной

версии привод может быть задним, но большинство модификация полноприводная. Базовую комплектацию дополнили адаптивные амортизаторы, а за доплату доступны управляемые задние колеса, активные стабилизаторы поперечной устойчивости и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

Новый BMW X6 представят на Франкфуртском автосалоне, а его продажи стартуют в ноябре. Цены стартуют с отметки в 75 тыс. евро.

Технические характеристики BMW X6

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4935/2004/1696
Колесная база, мм	2975
Объем багажника, л	580/1525
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	530 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-4600
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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	10,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	75 000 – 95 000

Chevrolet C8 Stingray

революция



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

Corvette

y



С момента своего появления в 1953 году Chevrolet Corvette был классической переднемоторной моделью. За 66 лет выпущено свыше полутора миллионов автомобилей и это рекорд для спортивной модели. Теперь пришло время для восьмого поколения Corvette и новичок стал настоящим революционером.

Дело в том, что новый Chevrolet Corvette C8 Stingray впервые стал среднемоторным. Попытки создать такой Corvette предпринимались еще в 70-х, но далее концепт-каров дело не пошло. Новая компоновка сказалась на дизайне автомобиля: его салон сдвинули вперед сразу на 42 см, а в боковинах появились воздухозаборники для охлаждения двигателя. Хотя в общем дизайн Chevrolet Corvette узнаваем. Во внешнем виде по-прежнему преобладают грани, а раскосые светодиодные фары и продолговатые фонари выполнены в духе модели прошлого поколения. Как и ранее, жесткая крыша выполнена съемной. Также у автомобиля существенно улучшена аэродинамика: обвес и задний спойлер увеличили прижимную силу на 180 кг.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон, доступны и вставки из алькантары. Очень непривычно выглядит скошенный сверху и снизу руль. Показания приборов выведены на 12-дюймовый дисплей, еще один экран (сенсорный) повернут к водителю. Сиденья разделены очень высоким центральным тоннелем. Примечательно, что вместо рычага трансмиссии предусмотре-







ны кнопки, хотя есть и подрулевые переключатели.

Сиденья теперь оснащены электроприводом с памятью настроек и подогревом уже в базовой версии, обогревается и руль. Также начальная комплектация Chevrolet Corvette C8 Stingray включает беспроводную зарядку для смартфонов и аудиосистему Bose с 10 динамиками. Есть возможность выбрать и спортивные кресла. У автомобиля теперь два багажника – спереди и сзади, а их общий объем – 357 л.

Прозрачная крышка капота позволяет увидеть доработанный 6,2-литровый V8. Он развивает 490 л. с., хотя с опционной спор-

тивной выхлопной системой мощность равна 495 л. с. Максимальный крутящий момент составляет 637 Н·м. С новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и технологией помощи при старте Launch control разгон до 100 км/ч занимает чуть меньше 3 с, а максимальная скорость превышает 300 км/ч.

По заверениям разработчиков, средне-моторная компоновка значительно улучшила управляемость Chevrolet Corvette. Также помогает новый электронный задний дифференциал. Среди опций есть адаптивные амортизаторы и спортивный пакет Z51, включающий перенастроенную подвеску,

увеличенные тормозные диски Brembo и улучшенную систему охлаждения. Клиренс автомобиля теперь регулируется и его можно увеличить, например, при проезде лежачего полицейского.

Новый Chevrolet Corvette C8 Stingray поступит в продажу в США с начала 2020 года. Уже известно, что базовое купе будет стоить примерно 60 тыс. долларов, то есть Corvette сохранит свой главный козырь – доступность. Позже линейку расширят более мощные версии, причем не исключен даже гибридный Chevrolet Corvette.

Технические характеристики Chevrolet Corvette C8 Stingray

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Объем багажника мин/макс, л	357
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	495 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	637 при 4600
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
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, StabiliTrak, PTM, Launch control
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	>300
Стоимость автомобиля в США, долларов	60 000

Lotus



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

Evija

САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ





За свою историю компания Lotus видела взлеты и падения. Она несколько раз меняла владельцев, а теперь у нее начался абсолютно новый этап под крылом китайского концерна Geely. Обозначить его решили эксклюзивной моделью – спортивным электромобилем Lotus Evija. Собственно, в переводе с индийского его название и означает «первенец».

Первый электромобиль Lotus достигает 4459 мм в длину и 2000 мм в ширину. Это обтекаемое купе с заостренным «носом» и каплевидным силуэтом крыши. Тоненькие фары получили лазерные лампы. Двери Lotus Evija поднимаются вверх с помощью электропривода. Огромное внимание уделили аэродинамике. У автомобиля двухуровневый передний спойлер, выдвижное заднее ан-

тикрыло с изменяемым углом атаки и специальные тоннели в боковинах, по которым проходят потоки воздуха. Подчеркивают их тоненькие фонари. В основе купе лежит карбоновый монокок, поэтому электромобиль с тяжелыми батареями весит всего 1680 кг.

В отделке салона сочетаются кожа, карбон и алькантара. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а приплюсну-









тый руль выполнен в стиле болидов Формулы-1. Показания приборов выведены на дисплей, а на наклоненной центральной консоли установлены сенсорные клавиши. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Предусмотрены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Прозрачная крышка капота дает возможность увидеть часть силовой установки, разработанной командой Формулы-1 Williams. Электромобиль Lotus оснащен четырьмя моторами (по одному на колесо) общей мощностью 2000 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 1700 Н·м. Это самый мощный серийный автомобиль в мире. У каждого из них – отдельная планетарная 1-ступенчатая трансмиссия. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а до 300 км/ч

– менее 9 с. Максимальная скорость превышает 320 км/ч.

Аккумуляторная батарея на 70 кВт·ч обеспечивает запас хода в 400 км. Зарядить ее от сверхбыстрой станции можно всего за 18 минут. У силовой установки предусмотрены пять различных режимов работы.

Полноприводной Lotus Evija получил систему векторизации тяги. Также обязательными являются адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Новый Lotus Evija поступит в производство с 2020 года. Всего выпустят лишь 130 таких электромобилей по цене примерно в 2 млн евро. Тем временем Lotus и Geely уже работают над более доступной моделью – спортивным гибридным вседорожником.

Технические характеристики Lotus Evija

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1680
Длина/ширина/высота, мм	4459/2000/1122
Двигатель	
Тип	Электрический (4)
Макс. мощность, л. с.	2000
Макс. крутящий момент, Н·м	1700
Емкость батареи, кВт·ч	70
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. планетарная (4)
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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3
Максимальная скорость, км/ч	320
Запас хода, км	400
Стоимость автомобиля в Европе, евро	2 000 000

Mercedes-

МОЩЬ В КОМПАКТНОМ
формате



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

-AMG A45





Появившийся в 2013 году Mercedes-AMG A45 прославился как самый мощный автомобиль в С-классе. Поскольку в прошлом году дебютировал новый Mercedes-Benz A-Class четвертого поколения, то теперь пришло время для улучшенной заряженной версии.

Как и прежде, Mercedes-AMG A45 оснащен 2,0-литровым турбомотором. Теперь его предлагают в двух исполнениях: в стандартном A45 4Matic он развивает 387 л. с., а в A45 S 4Matic – целых 421 л. с. Максимальный крутящий момент равен 480 и 500 Н·м, соответственно. Новая выхлопная система

обеспечивает сочный звук.

Появилась и современная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 4,0 с в стандартной версии и 3,9 с – в A45 S. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но при желании за доплату этот порог могут







повысить до 270 км/ч. Перед нами – самый быстрый хэтчбэк С-класса.

Естественно, новый Mercedes-AMG A45 сохранил полный привод, а его подвеска и рулевое управление доработаны. Также предусмотрена система изменения настроек шасси с шестью разными режимами. Обязательными являются адаптивные амортизаторы, а диаметр тормозных дисков увеличен до 360 мм спереди и 330 мм – сзади.

Дизайн автомобиля стал более выразительным. Узнать заряженный хэтчбэк Mercedes-

Benz теперь можно по широкой решетке радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Кроме того, автомобиль получил аэродинамический обвес и небольшое антикрыло на крышу. Стандартными являются светодиодные фары и 18-дюймовые легкосплавные диски. Жесткость кузова усилили специальными распорками в днище и под капотом.

Салон декорирован кожей и алькантарой, а разбавляют их ярко-желтые вставки. На педалях и порогах появились металлические накладки. Появилось новое рулевое колесо

с плоским ободом снизу. Кроме того, у Mercedes-AMG A45 особая графика цифровой панели приборов, а мультимедийная система дополнена интересными функциями – показывает время разгона до 100 км/ч, боковое ускорение и карты самых известных гоночных автодромов мира. Конечно же, установлены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Новый Mercedes-AMG A45 представят Фестивале скорости в британском Гудвуде. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене от 47 800 евро.

Технические характеристики Lotus Evija

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1680
Длина/ширина/высота, мм	4459/2000/1122
Двигатель	
Тип	Электрический (4)
Макс. мощность, л. с.	2000
Макс. крутящий момент, Н•м	1700
Емкость батареи, кВт•ч	70
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. планетарная (4)
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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3
Максимальная скорость, км/ч	320
Запас хода, км	400
Стоимость автомобиля в Европе, евро	2 000 000

Renault



Сартур

смена поколений





Renault Captur оказался очень успешным: с момента появления модели в 2013 году выпустили уже 1,2 миллиона автомобилей. Естественно, развитие Captur решили продолжить и теперь представили второе его поколение.

Captur по-прежнему является близким родственником хэтчбека Renault Clio. Как и собрат, он теперь использует новую платформу CMF-B. Автомобиль подрос сразу на 107 мм (до 4229 мм), а его колесная база прибавила 20 мм (2626 мм).

Новый Renault Captur сохранил знакомый

элегантный дизайн с плавными формами кузова, хотя теперь выглядит более зрело. Его крылья более выпуклые, а оконная линия стала выше. Увеличенная в размерах решетка радиатора напоминает улыбку, а фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Отныне у всех Captur полностью светодиодная оптика. Пятая дверь стала рельефной и прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены изящные С-образные фонари.

В салоне улучшена отделка, а при желании ее можно разбавить яркими вставками.

Трехспицевый руль уменьшен в диаметре. Отныне у всех Renault Captur цифровая панель приборов, а к центральной панели крепится огромный 9,3-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. Очень необычно расположен селектор трансмиссии – его поместили на некое подобие полки. За счет возросшей колесной базы на втором ряду стало на 17 мм больше места для ног. Сохранена и горизонтальная регулировка задних сидений. А увеличенный задний свес позволил нарастить объем багажника до 536 л.





CAPTUR



Список опций дополнили камеры кругового обзора, беспроводная зарядка для смартфонов, Wi-Fi, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Renault Captur получил полностью новые бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л

(100 л. с.) и 1,3 л (130 и 155 л.с.). Также предложены 1,5-литровые турбодизели на 95 и 115 л. с., а в 2020 году появится заряжаемый гибрид Renault, способный проехать 45 км на электротяге. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая транс-

миссия с двумя сцеплениями.

Новый Renault Captur покажут в сентябре на Франкфуртском автошоу, а его продажи стартуют в начале 2020 года. Базовая версия будет стоить около 17 500 евро.



Технические характеристики Renault Captur

Тип кузова	мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4229/1797/1573
Колесная база, мм	2626
Объем багажника, л	536
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 5000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	160 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	17 500 – 23 500

Renault

СТИЛЬНЫЙ И НЕДОРОГОЙ



т Clio





Renault Clio одна из самых успешных моделей за всю историю французской марки. С 1990 года выпущено свыше 15 миллионов этих автомобилей, а в последние годы Clio занимает второе место по популярности в Европе и уступает лишь Volkswagen Golf. Теперь пришло время для нового, пятого, поколения модели.

Первым появился хэтчбэк Renault Clio. Автомобиль сохраняет знакомый элегантный стиль предшественника. Его лобовое стекло имеет большой угол наклона, боковины раздуты, а ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Вместе с тем, Clio стал солиднее и обрел черты старшего брата Megane.

Так, решетка радиатора увеличена в размерах и напоминает по форме улыбку, а раскосые фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. К слову, оптика теперь светодиодная уже в базовой версии. В переднем бампере немного увеличен воздухозаборник. Оконные рамки и пороги кузова украшены хромированными молдингами, а оконная линия отличается элегантным изгибом. Расширенные задние крылья подчеркнуты стреловидными фонарями. Панорамное стекло сверху прикрыто спойлером.

Новый Renault Clio также можно персонализировать. Предусмотрена возможность выбрать наклейки на кузов, двухцветную окраску. Появилась и версия R.S. Line с

аэродинамическим обвесом и 17-дюймовыми дисками.

Несмотря на внешнюю схожесть с предшественником, Clio пятого поколения построен на полностью новой платформе. Он стал немного компактнее – 4048 мм в длину при колесной базе в 2583 мм. Масса при этом снижена на 50 кг.

В салоне существенно улучшены материалы отделки и теперь они одни из лучших в В-классе. Пластик разбавлен яркими вставками. Вентиляционные дефлекторы растянуты на всю ширину передней панели. Трехспицевое рулевое колесо стало компактнее. В варианте R.S. Line оно обшито перфорированной кожей, а на педалях





предусмотрены металлические накладки. Приборная панель стала цифровой, причем диагональ дисплея может быть 7 либо 10 дюймов.

Центральная панель Renault Clio немного повернута к водителю, а венчает ее большой 9,3-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, хотя некоторые из них мелковаты.

Диапазон регулировок рулевой колонки по высоте и вылету увеличен. Передние сиденья мягкие, а их боковая поддержка улучшена. Еще лучше удерживают спину спортивные кресла в версии R.S. Line. Посадка за рулем довольно низкая, из-за чего

страдает обзорность назад.

Спинки передних сидений стали тоньше, что позволило увеличить на 26 мм место для ног задних пассажиров. Над головой запас также неплохой. А вот в районе плеч салон остается довольно узким, поэтому двоим пассажирам сзади комфортнее, чем троим. Зато у Renault Clio существенно увеличен багажник: его объем составляет 391 л в обычном состоянии и 1069 л – со сложенными задними креслами.

Комплектация Renault Clio весьма богата, по меркам В-класса. Базовая версия получила систему бесключевого доступа, кондиционер, электростеклоподъемники, аудиосистему, связь Bluetooth, круиз-контроль

с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP с функцией помощи при старте на уклоне hill start assist. Самый дорогой вариант подразумевает наличие климат-контроля, парктроника, камеры заднего вида, датчиков света и дождя, спутниковой навигации. Список опций расширили парковочный автопилот, камеры кругового обзора, мощную аудиосистему Bose, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены технологии автоматического торможения, распознавания дорожных знаков, контроля разметки и «слепых» зон и даже полуавтономного движения.

Хэтчбек получил новые 1,0-литровые





трехцилиндровые моторы. Атмосферные версии развивают 65 и 75 л. с., а турбированная – 100 л. с. Конечно, более мощный вариант предпочтительнее, тем более, что и тяга в среднем диапазоне оборотов неплохая – максимальные 160 Н·м доступны при 2750 об/мин. Хотя двигатель довольно громкий, да и вибрации ощутимы. Разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость равна 187 км/ч. Clio способен поддерживать скорость 130 км/ч при 3000 об/мин. Автомобиль также экономичный – 4,4 л/100 км в смешанном цикле.

Более живой характер обещает 1,3-литровая 130-сильная модификация, способ-

на разогнаться до 100 км/ч за 10 с. Также доступны 1,5-литровые турбодизели на 85 и 115 л. с., а через год появится гибридная версия с 1,6-литровым атмосферным бензиновым двигателем и парой электромоторов. Конечно же, будет в линейке и заряженный Clio RenaultSport.

Новая механическая 5-ступенчатая коробка переключения передач работает не очень точно, зато педаль сцепления легкая. За доплат 1,0-литровому Clio предложат вариатор, а 1,3-литровому – 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями.

Как и прежде, Renault Clio более ориентирован на комфорт. Его подвеска довольно

мягкая, а потому дорожные неровности не слишком ощутимы даже с 17-дюймовой низкопрофильной резиной. Крысы кузова в поворотах довольно ощутимы, но не критичны. При этом для более увлекательной управляемости руль сделали немного острее и точнее. Новый хетчбэк также маневреннее – диаметр его разворота уменьшен до 10,5 м. Хорошее и сцепление с дорогой. Также следует отметить серьезно улучшенную шумоизоляцию – на больших скоростях шумы ветра и шин заметны гораздо меньше.

Новый Renault Clio поступит в продажу в Европе с августа. Цены стартуют с отметки в 13 тыс. евро.

Технические характеристики Renault Clio

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1178
Длина/ширина/высота, мм	4048/1798/1440
Колесная база, мм	2583
Колея передняя/задняя, мм	1506/1506
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	391/1069
Диаметр разворота, м	10,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	160 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	195/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8
Максимальная скорость, км/ч	187
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	4,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	13 000 – 20 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes

модернизация



-Benz GLC





Mercedes-Benz GLC появился в 2015 году, как замена модели GLK. Четыре года спустя пришло время для плановой модернизации вседорожника и в производство поступает обновленный GLC.

В дизайне Mercedes-Benz GLC преобладают плавные линии. У него слегка покатая крыша и профилированные боковины. Обновили вседорожник в стиле старшего брата GLE. Его решетка радиатора стала крупнее и украшена большой трехлучевой звездой. Новые крупные фары теперь светодиодные уже в базовой версии. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены новые

узкие фонари. Также теперь можно заказать пакет AMG Line с аэродинамическим обвесом и 19-дюймовыми легкосплавными дисками (вместо стандартных 17-дюймовых). Альтернатива – вседорожный пакет с увеличенным на 20 мм клиренсом и немного скошенными бамперами, увеличивающими угол въезда до 30,8°, а съезда – до 24,8°.

Вседорожник достигает 4669 мм в длину при колесной базе в 2873 мм. Капот, передние крылья и крыша выполнены из алюминиевых сплавов, хотя он все равно весьма тяжелый – 1800 кг в базовой версии.

В салоне передняя панель выполнена обволакивающей, а отделка разбавлена серебристыми вставками. GLC получил

обновленный трехспицевый руль, причем помимо клавиш на нем теперь есть и сенсорные панели. В версии AMG Line его обод скошен снизу. Начальный вариант получил традиционные циферблаты приборов в отдельных колодцах, а за доплату впервые предложена 12,3-дюймовая цифровая панель приборов. За доплату данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

К наклоненной центральной панели прикреплен новый 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Интересно, что для навигации в меню оставили и джойстик, и сенсорную панель. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому разо-







браться с ними несложно. Ниже – небольшое запираемое отделение.

У рулевой колонки Mercedes-Benz GLC изменяются высота и глубина, а сиденья первого ряда оснащены электроприводом регулировок уже в базовой версии. Они широкие и комфортабельные, а спинки обеспечивают надлежащую боковую поддержку. Пакет AMG подразумевает наличие спортивных кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно. Здесь вполне комфортно троим пассажирам ростом 185 см. К тому же, у дивана изменяется угол наклона спинки. Объем багажника вырос до 550 л в обычном состоянии и 1600 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания нужно пошевелить ногой под задним бампером.

Начальное оснащение Mercedes-Benz GLC включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики освещения и дождя, камеру заднего вида, парктроник, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. В самой дорогой версии Premium добавлены подогрев сидений, парковочный автопилот, навигационная система, Wi-Fi, система

распознавания дорожных знаков. Среди опций – вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, панорамная крыша, обогрев руля, система полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат шесть 2,0-литровых двигателей с турбонаддувом. Бензиновые «четверки» доработаны и теперь развивают 197 и 258 л. с. У более мощной версии пиковый крутящий момент вырос до 370 Н·м и доступен уже с 1200 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин, хотя слишком отзывчивым его не назовешь. Такой GLC разгоняется до 100 км/ч за 6,2 с и достигает 240 км/ч. Он весьма экономичный – расходует 9,6 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном.

Новые 2,0-литровые турбодизели развивают 163, 190 и 245 л. с. Самый мощный вариант с двумя турбинами привлекает огромным крутящим моментом в 500 Н·м, доступным в широком диапазоне 1750-2400 об/мин. Тяги у вседорожника более, чем достаточно

и обгон на трассе совершается очень легко. К тому же, свежий дизельный двигатель работает на удивление тихо и без вибраций. Динамика не особо хуже, чем у бензинового варианта – 6,5 с до 100 км/ч. Зато «аппетит» поменьше – 7,0 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на шоссе.

Позже линейку расширят мощной версии от AMG с моторами объемом 3,0 и 4,0 л, а также усовершенствованный подзаряжаемый гибрид.

Автоматическая 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия радует плавностью работы. Все Mercedes-Benz GLC – полноприводные. Вседорожный пакет включает систему изменения настроек для разных типов дорожного покрытия и технологию помощи на крутом спуске. На легком бездорожье автомобиль неплохо себя проявляет.

На асфальте обе ведущие оси – залог хорошего сцепления. Больше тяги передается на задние колеса, что призвано улучшить управляемость и уменьшить недостаточную

поворачиваемость. Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Езда в нем мягкая даже на дорогах плохого качества, а опционная пневмоподвеска буквально сглаживает все дорожные неровности. Кроме того, дорожный просвет изменяемый: в спортивном режиме он уменьшается на 15 мм, а во вседорожном – увеличивается на 50 мм. Вместе с тем, благодаря адаптивным амортизаторам крены кузова в поворотах уменьшены. Руль довольно легкий, хотя переводе переключателя в положение Sport становится немного острее. Тем не менее, информативности в околонулевой зоне немного. У автомобиля отличная шумоизоляция: даже при 150 км/ч в салоне очень тихо.

Обновленный Mercedes-Benz GLC уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника практически не изменилась – от 46 тыс. евро. Вскоре начнут продаваться и обновленного собрата GLC Coupe.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLC

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1805/2400	1845/2500
Длина/ширина/высота, мм	4669/1890/1639	
Колесная база, мм	2873	
Колея передняя/задняя, мм	1621/1617	
Клиренс (дорожный просвет), мм	212-277	
Объем багажника мин/макс, л	550/1600	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1991	1950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	258 при 5800	245 при 4200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1200-4000	500 при 1600-2400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	ДТ/66
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	9-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	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	235/65 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2	6,5
Максимальная скорость, км/ч	240	231
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,6	7,0
загородный цикл	7,3	5,3
смешанный цикл	8,1	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	46 000 – 67 000	
Первое техобслуживание км	20 000	
Периодичность техобслуживания км	20 000	

Ford Exp



Explorer

большие перемены





Ford Explorer представили в 1991 году и с того времени выпущено уже свыше 7,7 миллиона вседорожников. За почти три десятилетия он прошел путь от классической рамной модели до автомобиля с несущим кузовом. Новое шестое поколение Explorer опять претерпело большие перемены.

В основе Ford Explorer лежит полностью новая платформа с продольным расположением двигателя. Вседорожник сохраняет размеры предшественника – достигает 5050 мм в длину и 2000 мм в ширину. При этом колесная база выросла на 40 мм – до 3025 мм. К тому же, автомобиль стал на 90

кг легче – 1971 кг в начальной версии.

А вот дизайн при этом изменился не слишком радикально. Explorer, как и ранее выглядит весьма атлетично, что заметно по профилированным боковинам и капоту, расширенным колесным аркам. В профиль он смотрится динамичнее благодаря большому углу наклона задних стоек крыши. Решетка радиатора стала крупнее, а слегка раскосые фары теперь светодиодные. По периметру кузову снизу прикрыт черными защитными пластиковыми накладками, а при желании можно выбрать и хромированные молдинги. На крыше установлен немаленький спойлер, а по краям кузова разме-

щены компактные фонари. Заряженную версию ST можно отличить по черной решетке радиатора, четырем выхлопным трубам и 20-дюймовым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Материалы отделки стали качественнее. Во флагманской версии Platinum присутствуют кожа, натуральные дерево и алюминий. Четырехспицевое рулевое колесо стало компактнее. В базовой версии циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а в более дорогих вариантах установлена цифровая панель приборов. Вместо рычага трансмиссии теперь компактный круглый



джойстик.

К широкой центральной панели крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Его диагональ составляет 8 или 10,1 дюйма, причем в последнем случае он расположен вертикально, как планшет. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. В салоне 4 USB-порта и три розетки.

Во всех Ford Explorer рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла мягкие и комфортабельные. В комплектации Platinum они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогрывается и рулевое колесо. Посадка стала чуть ниже, но обзорность улучшена. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а в подлокотнике находится бокс с беспроводной зарядкой для смартфона.

Покупатель может выбрать конфигурацию второго ряда – трехместный диван либо два отдельных сиденья, разделенных консолью. Места здесь в достатке как для ног, так и над головой. К тому же, предусмотрена очень интересная технология – надувные подушки в ремнях безопасности. На третьем ряду запас на головной неплохой, но коленям







тесно, так что комфортнее будет детям. Объем багажника Ford Explorer несколько меньше, чем у предшественника – 515 л с тремя рядами сидений и 2486 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь во всех версиях теперь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовая комплектация Ford Explorer расширена и включает систему доступа без ключа, трехзонный климат-контроль, аудиосистему, датчик света, Bluetooth, Wi-Fi, камеру заднего вида. Также предусмотрены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения,

соблюдения полосы движения и контроля «слепых» зон. Флагманский вариант Platinum добавляет датчик дождя, парковочный автотопилот, панорамную крышу, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль. В списке опций есть массаж передних сидений, 980-ваттная аудиосистема, технология распознавания дорожных знаков и DVD-проигрыватель с экранами для задних пассажиров.

Базовая 2,3-литровая турбированная «четверка» EcoBoost теперь развивает 300 л. с. Она неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 420 Н·м крутящего момента

доступны при 3000 об/мин. Но при разгоне двигатель становится достаточно шумным. Тяга нарастает постепенно, а не одним рывком. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,5 с и развивает 200 км/ч. Расход топлива уменьшен до 11,8 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Новый 3,0-литровый V6 с двойным турбонаддувом, как и ранее, предложен в двух версиях на 365 и 400 л. с. Последней оснащают вариант ST. У двигателя спокойный характер, но он весьма отзывчивый. Внушительный крутящий момент в 560 Н·м достигается при 3000 об/мин, так что тяги в среднем диапазоне оборотов хватает. К тому



же, можно буксировать 2,5-тонный прицеп. Такой Explorer весьма резвый: он способен достичь 100 км/ч за 5,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 230 км/ч. Мотор работает тихо и весьма экономичный – 13,8 л/100 км в городе и 10,2 л/100 км – на трассе. Еще меньше расход топлива будет у 318-сильного гибрида – 8,4 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 10-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Предложены версии с задним и подключа-

емым полным приводом. Поведение автомобиля на бездорожье улучшено благодаря системам помощи на спуске и выбора режимов для разных типов дорожного покрытия. Новый Ford Explorer может преодолеть 30-сантиметровый брод.

На асфальте полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой. К тому же, у него легкий заднеприводной уклон, что улучшает управляемость. Вообще, Ford Explorer стал интереснее в управлении, но при этом остается мягким и комфортабель-

ным. Особенно увлекателен 400-сильный вариант ST с более жесткими пружинами и другими стабилизаторами поперечной устойчивости. Он меньше кренится в поворотах, хотя жестким его не назовешь. Руль точный и наполнен тяжестью. Шумоизоляция салона усилена, поэтому на больших скоростях в салоне стало тише.

Новый Ford Explorer поступит в продажу с августа. В США базовый вседорожник подорожал и будет стоить 37 770 долларов.

Технические характеристики Ford Explorer

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная масса, кг	1971	2129
Длина/ширина/высота, мм	5050/2000/1783	
Колесная база, мм	3025	
Колея передняя/задняя, мм	1702/1702	
Клиренс (дорожный просвет), мм	211	
Объем багажника, л	515/2486	
Диаметр разворота, м	10,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2300	2956
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	300 при 5500	400 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 3000	560 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/70	
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	10-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, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Размер шин	225/65 R18	255/55 R20
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,5	5,5
Максимальная скорость, км/ч	200	230
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,8	13,8
загородный цикл	8,7	10,2
смешанный цикл	10,2	11,8
Стоимость автомобиля (в США), долларов	37 770 – 59 350	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Audi A4

НОВОЕ «ЛИЦО»







Audi A4 известен с 1994 года – именно тогда он пришел на смену модели 80. С того времени уже выпущено свыше 13 миллионов седанов и универсалом. Нынешнее поколение Audi A4 B9 появилось в 2015 году, а теперь прошло серьезное обновление.

На первый взгляд перемены совсем не видны, ведь Audi A4 не слишком изменился внешне. Перед нами – знакомый седан с длинным капотом и изогнутой формой крыши. Впрочем, если приглядеться, то видно, что решетка радиатора стала крупнее, а новые продолговатые фары теперь светодиодные уже в базовой версии. За доплату предложена и оптика с активной матрицей,

изменяющей интенсивность и направление пучка света. Крылья стали более расширенными, а с боковин пропали штампованные линии. В крышку багажника интегрирован спойлер, а освеженные фонари соединены хромированным молдингом.

Заряженный Audi S4 можно отличить по особой решетке радиатора и аэродинамическому обвесу. Также предусмотрены спойлер и 19-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне Audi A4, как и прежде, преобладают строгие горизонтальные линии. Отделка щедро разбавлена алюминиевыми вставками, а за доплату предложено и натуральное дерево. Подсветка осуществля-

ется с помощью светодиодов и может изменять цвет. В S4 салон декорирован кожей, а на педалях и порогах – металлические накладки. Оригинально смотрятся вентиляционные дефлекторы на всю ширину передней панели. Автомобиль получил новое трехспицевое рулевое колесо, причем в S4 его обод плоский снизу. Отныне во всех A4 цифровая панель приборов с изменяемой конфигурацией. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая ассиметричная центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен новый 10,1-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI с улучшенным меню. Голосовое управление меню являет-





ся стандартным, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, распознающую начертания букв пальцами. Внутри переключателей блока климат-контроля появились небольшие дисплеи. Кроме того, при нажатии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Кстати, подголовники получили горизонтальную регулировку. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. В S4 установлены особые спортивные сиденья с лучшей боковой поддержкой. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводным зарядным

устройством для мобильных телефонов.

На втором ряду пространство для ног и над головой вполне приличное. Салон также стал достаточно широкий, чтобы троим пассажирам сзади было комфортнее. Объем багажника седана равен 480 л.

Начальная комплектация Audi A4 включает систему бесключевого доступа, климат-контроль, датчики дождя и света, парктроник, аудиосистему с 7 динамиками, связь Bluetooth и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и определения усталости водителя. В S4 добавлены трехзонный климат-контроль,

подогрев сидений и камера заднего вида. Перечень список опций включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, электропривод и вентиляцию передних сидений, обогрев руля, звукопоглощающие ламинированные стекла, 755-ваттную аудиосистему Bang&Olufsen, съемные 10,1-дюймовые планшеты для задних пассажиров. Перечень электронных «помощников» также расширен: к уже знакомым системам соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и распознавания дорожных знаков добавилась технология полуавтономного вождения.

Линейка двигателей претерпела изменения, причем большинство из них стали









экономичнее благодаря небольшой 48-вольтовой гибридной установкой. Турбомотор объемом 2,0 л теперь предложен в версиях на 150, 190 и 245 л. с. У более мощного варианта резвый характер и он быстро раскручивается. К тому же, он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь неплохой максимальной крутящий момент в 370 Н·м доступен при 1600-4300 об/мин. Приятный и звук выхлопа. Разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Такой А4 стал расходует 8,7 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 136, 163 и 190 л. с., а 3,0-литровый – 231 либо 347 л. с. Последний теперь ставят на заряженный S4 вместо бензиновой «шестерки». Турбине здесь помогает электрический компрессор. Благодаря ему турбопауза неощутима и мотор более отзывчив 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 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Турбодизель работает тихо и на удивление плавно. Да и расход топлива небольшой – 7,2 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на трассе.

Турбодизель объемом 3,0 л оснащают 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач, а вот другие модификации предложены с 6-ступенчатой механикой или 7-ступенчатой трансмиссией S tronic с двумя сцеплениями. «Автомат» работает почти незаметно, зато S tronic демонстрирует более быстрые переключения. Самые мощные версии получили постоянный полный привод Quattro.

Конечно, полноприводные А4 демонстрируют лучшее сцепление с дорогой, хотя и у

переднеприводных седанов в этом плане нет проблем. У автомобиля существенно уменьшена недостаточная поворачиваемость, а рулевое управление с электромеханическим усилителем стало точнее и более информативным. В версии S4, пружины, конечно, более упругие, но помогают адаптивные амортизаторы. В режиме Comfort неровности дорог легко поглощаются, а в Dynamic езда хоть и жестковата, но зато крены кузова существенно уменьшаются. Кроме того, в этом случае руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию, поэтому даже при 200 км/ч в салоне тихо.

Новый Audi А4 уже поступил в продажу в Европе по цене от 33 600 евро. Заряженный S4 почти вдвое дороже – 62 600 евро.

Технические характеристики Audi А4

Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1620	1660	1860
Длина/ширина/высота, мм	4726/1842/1427		
Колесная база, мм	2820		
Колея передняя/задняя, мм	1572/1555		
Клиренс (дорожный просвет), мм	130		
Объем багажника, л	480		
Диаметр разворота, м	11,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1984	1968	2967
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 5000	190 при 3800	347 при 3850
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1600-4300	400 при 1750-3000	700 при 2500-3100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58	
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Передний	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		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, Brake Assist, ESP, Hill Start Assist, ASR		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	225/50 R17		245/40 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8	7,4	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250	235	250
Расход топлива, л/100 км			
- городской цикл	8,7	5,9	7,2
- загородный цикл	5,8	4,9	5,6
- смешанный цикл	6,8	5,3	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	33 600 – 62 600		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

BMW X

пополнение в линейке



K4 M





Линейка заряженных версий от BMW Motorsport становится шире и разнообразнее. Если ранее она включала преимущественно седаны, купе и кабриолеты, то теперь в ней целых четыре модели повышенной проходимости. К BMW X5 M и X6 M присоединились их младшие братья – новый BMW X3 M и его купеобразный вариант X4 M.

BMW X4 M выглядит стремительно и привлекательно. У него длинный капот, рельефные боковины и аркообразная форма крыши. Фирменная решетка радиатора BMW окрашена в черный цвет, а по бокам расположе-

ны раскосые светодиодные фары. Отличить заряженную версию можно, прежде всего, по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и дополнительным «жабрам» в боковинах. Заменены и зеркала заднего вида. Также появились аэродинамический обвес и два спойлера – на верхней кромке пятой двери и у основания заднего стекла. Из бампера сзади выглядывают четыре сопла выхлопных труб. В стандартной версии установлены 20-дюймовые легкосплавные диски, а в X4 M Competition Pack – 21-дюймовые.

В основе вседорожника лежит новая

платформа CLAR. BMW X4 M достигает 4758 мм в длину и 1927 мм в ширину при колесной базе в 2864 мм. Вседорожник довольно-таки тяжелый – 2045 кг.

Салон BMW X4 M декорирован кожей и алюминием, а за доплату доступны и карбоновые вставки. Педали украшены металлическими накладками, а диодная подсветка может менять цвет. Внутри преобладают горизонтальные линии. Естественно, автомобиль получил новый спортивный руль небольшого диаметра с напльвами на ободе. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем в





X4 M у него особая графика. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно повернута к водителю. Сверху на ней установлен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов. Заменен и селектор автоматической трансмиссии.

Вседорожник получил новые порттивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Конечно же, предусмотрены электропривод регулировок и подогрев. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

На втором ряду приличное пространство для ног, но места над головой немного, так что людям ростом свыше 175 см здесь тесновато. Зато изменяется угол наклона

спинки дивана. Объем багажника составляет 525 л в обычном состоянии и 1430 л – сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация BMW X4 M включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, парктроник, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Среди опций есть вентиляция передних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлением, Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Под капотом прячется 3,0-литровая рядная «шестерка» с двойным турбонаддувом, однако с аналогичным мотором стандарт-

ного BMW X4 у нее лишь 10% общих деталей. Заменены коленвал, поршни, головка блока цилиндров, турбины, интеркулер. Результат – 480 л. с. в стандартной версии и 510 л. с. – в X4 M Competition. Максимальный крутящий момент в обоих вариантах одинаковый – 600 Н·м и доступен в очень широком диапазоне оборотов (2600-5950 об/мин). То есть тяги хватает и турбомотор эластичный. Но при этом он непривычно отзывчивый и быстро раскручивается до максимальных 7200 об/мин. Стандартная версия разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с, а Competition – за 4,1 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, а за доплату этот порог могут поднять и до 280 км/ч. В более мощной версии предусмотрена еще и спортивная выхлопная система, обеспечивающая громкое и сочное звучание. Учитывая характеристики, расход топлива умеренный – 13,5 л/100 км в городе и 9,0 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмис-







сия работает быстро и без толчков. Конечно же, обязательным является и полный привод – его, кстати, позаимствовали у BMW M5.

Особенность этой полноприводной трансмиссии в том, что больше тяги передается на заднюю ось. Вкупе с электронным задним дифференциалом и системой векторизации тяги это делает тяжелый BMW X4 M на удивление маневренным. Руль точный, инфор-

мативный и приятно наполнен тяжестью. В подвеске заменены передние рычаги и стабилизаторы поперечной устойчивости, а также установлены адаптивные амортизаторы. Следует отметить, что езда жестковата, причем особенно с 21-дюймовыми низкопрофильными шинами. И даже в комфортном режиме амортизаторов X4 M не особо мягче. Зато крены в поворотах небольшие и на извилистых дорогах вседо-

рожник уверенно себя чувствует. Увеличенные тормоза диаметром 395 мм спереди и 370 мм сзади обеспечивают отличное замедление. Также неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW X4 M уже поступил в продажу в Европе. Стоимость стартует с 87 тыс. евро, а версия Competition обойдется в 95,5 тыс. евро.

Технические характеристики BMW X4 M

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2045
Длина/ширина/высота, мм	4758/1927/1621
Колесная база, мм	2864
Колея передняя/задняя, мм	1620/1665
Клиренс (дорожный просвет), мм	204
Объем багажника, л	525/1430
Диаметр разворота, м	12,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 2600-5950
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/40 R21 спереди, 265/40 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	13,5
загородный цикл	9,0
смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	87 000 – 95 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Focus

мощнее, быс



OCUS ST

стрее, экономичнее





У каждого поколения Ford Focus были интересные заряженные версии. Оно и неудивительно, ведь хорошо настроенное шасси является визитной карточкой всех Focus и инженеры Ford не могли этим не воспользоваться. Особенно успешной была версия ST – в меру мощная и не столь экстремальная, как Focus RS. Поскольку в прошлом году показали новый Ford Focus, то теперь в продажу поступает следующий ST.

Ford Focus ST выглядит элегантнее предшественника, ведь линии кузова стали более

плавными, а боковины теперь выпуклые. Капот стал длиннее, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия ниже, чем у предшественника. Широкая решетка радиатора теперь напоминает улыбку, а стреловидные фары теперь полностью светодиодные. У Focus ST традиционно предусмотрен аэродинамический обвес, а стандартные колесные диски – 18-дюймовые. Клиренс уменьшен на 10 мм. Заднее стекло прикрыто большим изогнутым спойлером, а ширину подчеркивают продолговатые фонари. Из бампера выгляды-

вают две выхлопных трубы. Наряду с хэтчбэком предложен и универсал Ford Focus ST.

В основе модели лежит новая платформа С2. При длине в 4388 мм и колесной базе в 2700 мм хэтчбэк несколько крупнее предшественника. При этом он легче (1468 кг), а жесткость его кузова увеличена на 20%. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления уменьшен до 0,27.

Салон декорирован кожей и алькантарой, а пластиковые вставки имитируют карбон. Педали и пороги украшены металлическими





накладками. Focus ST получит спортивное рулевое колесо с плоским ободом снизу и напльваами в районе хвата рук. Новый и рычаг коробки переключения передач. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера, отображающий теперь данные о давлении масла и наддува. Информация проецируется и на лобовое стекло.

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

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Спортивные передние сиденья Recaro обладают улучшенной боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Они обогреваются, как и обод руля, и лобовое стекло. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

На втором ряду стало места для ног стало больше на 50 мм, чем в модели прошлого поколения. Кроме того, салон стал на 60 мм шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади комфортнее. Серьезно увеличен объем багажника – до 375 л в обычном состоянии и 1354 л.

Комплектация Ford Focus ST серьезно расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, Wi-Fi, Bluetooth, мощную 675-сильную аудиосистему Bang & Olufsen, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стаби-

лизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций есть технологии полуавтономного движения и распознавания дорожных знаков.

Новый Ford Focus ST по-прежнему предлагают в бензиновом и дизельном исполнении. Только если 2,0-литровый турбодизель остался прежним и лишь прибавил 5 л. с. (до 190 л. с.), то 2,3-литровый бензиновый турбомотор новый. Он знаком по Ford Mustang и старшему Focus RS, но здесь дефорсирован до 280 л. с. «Четверка» отлично прояв-

ляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь внушительные 420 Н·м крутящего момента доступны при 3000-4000 об/мин. Интересно, что тяга нарастает постепенно, что нетипично для турбодвигателей. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому разгон до 100 км/ч занимает всего 5,7 с – почти на секунду быстрее, чем у предшественника. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Правда, звук мотора теперь не очень сочный, хотя в режиме Track он









становится громче. Зато расход топлива умеренный – 7,9 л/100 км в смешанном цикле.

Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия точнее, а ее рычаг короче. Позже бензиновая версия получит еще и «робот» с двумя сцеплениями.

У 2,3-литровой модификации есть еще и дифференциал повышенного трения, что делает заряженный хетчбэк маневреннее и существенно уменьшает недостаточную

поворачиваемость. Руль Focus ST стал необычайно острым – всего 2 оборота от упора до упора. Точность и информативность также на высоте. Подвеску сделали несколько жестче, чтобы уменьшить крены кузова, но выбоины чувствуются лишь в режиме Track. В обычном состоянии новые адаптивные амортизаторы делают езду даже комфортнее, чем в модели предыдущего поколения. Также следует отметить эффективные тормоза диаметром 330 мм спереди и 302 мм

сзади. Кроме того, у хетчбэка улучшена шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Новый Ford Focus ST уже продается в Европе и стоит там от 32 тыс. евро за дизельную версию и 33 тыс. – за бензиновую. Тем временем, уже находится в разработке флагманский Focus RS нового поколения.

Технические характеристики Ford Focus ST

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1468	1508
Длина/ширина/высота, мм	4388/1820/1458	
Колесная база, мм	2700	
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	
Объем багажника, л	375/1354	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2261	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	280 при 5500	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 3000-4000	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	235/40 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	7,6
Максимальная скорость, км/ч	250	220
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	10,8	5,9
загородный цикл	6,2	4,2
смешанный цикл	7,9	4,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	32 000 – 36 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Свежая кровь в С-классе



Ford Focus

Радиаторная решетка Ford Focus напоминает улыбку



Hyundai i30

Фары Hyundai i30 дополнены светодиодными ходовыми огнями



Mazda 3

Решетка радиатора Mazda 3 напоминает улыбку

За последние годы структура украинского авторынка претерпела серьезные изменения. В пятерке самых популярных моделей – сразу четыре вседорожника. Хотя спрос на автомобили С-класса и упал, украинцы все еще их покупают, да и новые модели появляются. За последнее время в Украине представили новые поколения Ford Focus и Mazda 3, а до этого не так давно появился и Hyundai i30 третьей генерации.

Ford Focus четвертого поколения выглядит элегантнее предшественника. Спереди автомобиль немного напоминает младший хетчбэк Fiesta – в схожем стиле выполнены стреловидные фары и широкая решетка радиатора в виде улыбки. У него слегка удлинен капот, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия понижена. Боковины стали более выпуклыми. Заднее стекло увеличено в размерах и прикрыто небольшим спойлером. Ширину задней части автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

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

Новая Mazda 3 серьезно преобразилась внешне и выглядит гораздо ярче. Линии кузова стали более плавными, а капот – длиннее. Хетчбэк привлекает толстыми изогнутыми задними стойками и большим спойлером на крыше. А вот передняя часть выглядит более знакомо: широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими светодиодными фарами. Клиновидная оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Заднюю часть Mazda 3 подчеркивают продолговатые фонари с круглыми секциями, а пятая дверь прикрыта спойлером.

Mazda несколько крупнее соперников – достигает 4459 мм в длину при колесной базе в 2725 мм. У Ford показатели составляют 4378 и 2700 мм, соответственно. Длина Hyundai равна 4340 мм, а расстояние между осями – 2650 мм. Mazda 3 несколько легче соперников – весит 1324 кг против 1336 кг у Focus и 1339 кг у i30.

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



Ford отличается элегантным дизайном



Hyundai самый компактный – 4340 мм



Mazda легче соперников – 1324 кг



Заднее стекло Focus прикрыто спойлером



Пятая дверь i30 выполнена рельефной



Узкие фонари подчеркивают заднюю часть «тройки»

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

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

Внутри Mazda 3 стало больше черных лакированных деталей. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место занимает дисплей спидометра и бортового компьютера, а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались обычными циферблатами. Данные проецируются на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8,8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Разместили его высоко – на уровне глаз. Интересно, что он не сенсорный – для навигации в меню предусмотрен джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. У передних кресел серьезно улучшена поддержка в районе поясницы, но при этом они очень комфортабельные и не тесные. Также увеличен центральный подлокотник за счет того, что подстаканники теперь установлены

перед рычагом трансмиссии. Однако из-за толстых стоек ограничена обзорность назад.

На втором ряду больше всего места для ног у Focus, хотя два других хетчбэка не слишком ему уступают. В Mazda небольшое пространство над головой, а лидером по этому показателю является i30. У него же и салон самый широкий, что позволяет трем пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. Hyundai обладает самым вместительным багажником – 395 л против 358 л у Mazda 3 и 375 л у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1301, 1026 и 1354 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости Ford Focus 1,5 EcoBoost, Hyundai i30 1,6 Premium и Mazda 3 1,5 Style. Все они получили систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида, парктроник, датчики дождя и света, круиз-контроль, легкосплавные 16-дюймовые диски, 6 подушек безопасности и систему стабилизации.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными двигателями. Focus оснащен необычным 1,5-литровым двигателем, у которого только три цилиндра. Мотор высокооборотистый и развивает 120 л. с. при 6500 об/мин, а максимальный крутящий момент в 150 Н·м крутящего момента достигается при 4500 об/мин. Поэтому его необходимо раскручивать. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 12,4 с, а максимальная скорость равна 191 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,1 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Также Ford в Украине предложен с 1,0-литровым 125-сильным турбомотором и 1,5-литровым турбодизелем мощностью 92 л. с.

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

Новая Mazda 3 предложена со знакомым 1,5-литровым бензиновым двигателем



У Ford вместо рычага трансмиссии – круглый селектор



Центральная панель Hyundai наклонена



По центру приборной панели Mazda установлен дисплей



У Focus самое щедрое пространство для ног сзади



Салон i30 самый широкий в районе плеч



В Mazda 3 меньше всего места над головой

мощностью 120 л. с. Он лучше, чем моторы соперников, ведет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 153 Н·м крутящего момента в распоряжении при 4000 об/мин. По мере разгона эта «четверка» становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 12,1 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. Mazda самая экономичная: расходует в городском цикле 6,8 л/100 км, а в загородном – 5,1 л/100 км. Также Mazda 3 можно выбрать с 1,8-литровым 116-сильным турбодизелем.

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

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

Mazda 3 сохраняет традиционную увлекательную управляемость, даже несмотря на торсионную заднюю подвеску. У хэтчбэка редко проявляется недостаточная поворачиваемость, а крены кузова в поворотах небольшие. При этом существенно улучшен комфорт езды: мягкая подвеска более плавно поглощает выбоины. Рулевое управление точное, острое и наполнено тяжестью на больших скоростях. Информативность также на высоте. Также серьезно улучшена шумоизоляция салона, поэтому на больших скоростях внутри стало гораздо тише.

Hyundai i30 1,6 Premium самый доступный в тройке – 623 400 гривен. Он также привлекает динамикой и вместительным багажником. Ford Focus 1,5 EcoBoost стоит 636 850 гривен и отличается хорошо настроенным шасси. Цена Mazda 3 1,5 Style составляет 675 900 гривен, а его сильная сторона – экономичность.



Объем багажника Ford- 375 л

Багажник Hyundai самый вместительный – 395 л

У Mazda в распоряжении 358 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus	Hyundai i30	Mazda 3
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1336	1339	1324
Длина/ширина/высота, мм	4378/1820/1471	4340/1795/1465	4459/1797/1440
Колесная база, мм	2700	2650	2725
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1573/1581	1555/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	140
Объем багажника мин/макс, л	375/1354	395/1301	358/1026
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1497	1591	1496
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 6500	130 при 6300	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	150 при 4500	155 при 4850	153 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/55 R16	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,4	11,5	12,1
Максимальная скорость, км/ч	191	195	193
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,1	9,5	6,8
загородный цикл	5,2	5,2	5,1
смешанный цикл	6,6	6,8	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	636 850	623 400	675 900
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Популярный D-класс



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo - светодиодные



Opel Insignia

Широкая решетка радиатора Opel Insignia напоминает улыбку



Toyota Camry

Большой «клюв» и огромный воздухозаборник - черты Toyota Camry нового поколения

За последние годы модели D-класса постепенно уступают в популярности вседорожникам. Хотя некоторые из них в Украине все же неплохо продаются – например, Toyota Camry является одним из самых популярных седанов на рынке по итогам прошлого года. Его конкурентами являются пятидверные Opel Insignia и Ford Mondeo. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Нынешний Ford Mondeo – старожил в тройке, его выпускают с 2014 года. Это элегантный лифтбэк с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами со светодиодными ходовыми огнями. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован не маленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

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

Toyota Camry последнего поколения радикально преобразилась и ее дизайн стал более выразительным. Во внешнем виде теперь преобладают плавные формы. Узкая решетка радиатора выполнена в виде клюва, а в переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Стреловидные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными, а оконная линия изогнута. Узкие фонари растянуты на крылья. В крышку багажника Camry интегрирован небольшой спойлер.

Insignia несколько крупнее соперников – достигает 4897 мм против 4885 мм у Camry и 4871 мм у Mondeo. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у Opel – 2829 мм, а у Toyota – 2825 мм. Интересно, что самый большой Insignia наиболее легкий: он весит 1472 кг, Mondeo – 1505 кг, а Camry – 1555 кг.

Внутреннюю отделку Ford Mondeo разбавляют черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового ком-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Opel самый длинный в тройке – 4897 мм



Toyota тяжелее соперников – 1555 кг



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Пятая дверь Insignia дополнена заостренным спойлером



В багажник Camry интегрирован спойлер

пьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева как кресел, так и руля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

В салоне Opel Insignia неплохие материалы отделки. Передняя панель теперь по форме напоминает распростерты крылья. Рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу и обшит кожей. На приборной панели два циферблата соседствуют с жидкокристаллическим дисплеем, на который выведено изображение спидометра. Широкая центральная панель увенчана 7,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь значительно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок с электроприводом и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Посадка за рулем довольно низкая, но обзорность от этого не пострадала. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Во внутренней отделке Toyota преобладают ткань и пластик. Трехспицевое рулевое колесо является мультифункциональным. Приборы помещены в отдельные колодцы и украшены хромированными ободками, а по центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы Entune 3 с диагональю 7 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. У рулевой колонки Toyota Camry изменяются высота и глубина. Передние сиденья остаются мягкими и комфортабельными, но при этом существенно улучшена их боковая поддержка. Предусмотрены электропривод и обогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с расположенным на нем подлокотником.

На втором ряду пространство для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаковое. А вот пространство над головой в Mondeo и Camry несколько большее, чем в Insignia. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троем пассажирам сзади просторнее. Преимуществом Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Toyota – 493 л, а в Opel – 490 л. В Mondeo и Insignia можно сложить задние сиденья, что увеличит объем до 1446 и 1450 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 1,5 EcoBoost Business, Opel Insignia 1,5 Enjoy и Toyota Camry 2,5 Comfort. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем, парктроником, аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем, легкосплавными дисками и системой стабилизации. В Opel и Toyota есть датчики света и дождя. У Mondeo 7 подушек безопасности, а у Insignia и Camry – 6. Opel получил системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Под капотами автомобилей – четырехцилиндровые бензиновые двигатели. Ford Mondeo получил 1,5-литровый турбомотор EcoBoost мощностью 165 л. с. Он отличается тишиной и плавностью работы, а также эластичностью. Максимальные 242 Н·м крутящего момента доступны при низких 1600 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Лифтбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 11,1 с и развить 209 км/ч. При этом расход топлива составляет 10,0 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Также в Украине Mondeo предлагают с 2,0-литровыми турбодизелями на 150 и 180 л. с.

Opel Insignia также получил 1,5-литровый бензиновый турбомотор, причем такой же мощности – 165 л. с. У него бодрый нрав и он быстро набирает обороты. Максимальный крутящий момент чуть побольше – 250 Н·м, но доступен при более высоких 2000-4500 об/мин. Впрочем, тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. «Четверка» работает тихо и без вибраций. Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость – 218 км/ч. Opel самый экономичный в тройке: 7,5 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на трассе. Также автомобиль предлагают с 2,0-литровым 170-сильным турбодизелем.

Двигатель Toyota имеет рабочий объем в 2,5 л и является атмосферным. Он развивает 181 л. с. при 6000 об/мин и является высокооборотистым. Пиковые 231 Н·м крутящего момента доступны только при 4100 об/мин, поэтому на «низах» тяги не всегда хватает. Двигатель почти не слышен, а передачи в 6-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются практически



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Opel разделены цифровым спидометром



Центральная панель Toyota стала ассиметричной



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Insignia ограниченное пространство над головой



В Camry сзади достаточно места для ног и над головой

незаметно, но весьма быстро. Динамика при этом на уровне соперников – 9,7 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. А вот «аппетит» уседана самый большой – 11,5 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – на шоссе. Впрочем, есть и более экономичная альтернатива – 218-сильный гибрид Toyota Camry.

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение держит марку. Его руль точный и весьма информативный благодаря хорошо настроенному электроусилителю. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Зато кренится в поворотах автомобиль мало. К тому же, у него малый диаметр разворота – 11,2 м против 11,8 м у Opel и 12,2 м – у Toyota. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция салона.

У Insignia настройки ходовой являют собой баланс между комфортом и управляемостью. Его подвеска стала мягче, а потому гораздо лучше справляется с дорожными неровностями, даже несмотря на 17-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. Руль лифтбэка точный и приятно наполнен тяжестью, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне довольно тихо.

Традиционно Toyota Camry на первое место ставит комфорт, поэтому мягкая подвеска без особых проблем справляется с неровностями. И так неплохая шумоизоляция улучшена, а потому в салоне стало еще тише. Вместе с тем, инженеры наконец позаботились и об увлекательной управляемости седана. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая двухрычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в поворотах. Крены относительно небольшие, хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость проявляется гораздо реже. Руль стал точнее и приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости.

Ford Mondeo 1,5 EcoBoost Business самый доступный в тройке – 674 тыс. гривен. У него также вместительный багажник. Opel Insignia 1,5 Enjoу стоит 742 700 гривен и привлекает богатой комплектацией и экономичностью. Цена Toyota Camry 2,5 Comfort – 769 900 гривен, а его сильная сторона – комфортная подвеска.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

Объем багажника Opel – 490 л

У Toyota в распоряжении – 493 л

Технические характеристики

Модель	Ford Mondeo	Opel Insignia	Toyota Camry
Тип кузова	лифтбэк	лифтбэк	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1505	1472	1555
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4897/1863/1455	4885/1840/1445
Колесная база, мм	2850	2829	2825
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1607/1610	1580/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	160	155
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	490/1450	493
Диаметр разворота, м	11,2	11,8	12,2
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1498	1490	2494
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	165 при 5500	165 при 5600	181 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	242 при 1600-4000	250 при 2000-4500	231 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-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		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, EBA, VSC
Размер шин	215/60 R16	215/60 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	9,4	9,7
Максимальная скорость, км/ч	209	218	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,0	7,5	11,5
загородный цикл	5,9	5,3	6,4
смешанный цикл	7,4	6,1	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	674 000	742 700	769 900
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Популярные дизельные вседорожники



Ford Kuga

Широкая решетка радиатора Ford Kuga сочетается с крупными фарами



Kia Sportage

Светодиодные фары Kia Sportage высоко посажены



Volkswagen Tiguan

Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами

Компактные вседорожники в Украине пользуются немалым спросом. В пятерке лидеров нашего авторынка сразу четыре подобных модели. Лидером на протяжении долгого является Kia Sportage. Его прямыми конкурентами считаются Ford Kuga и Volkswagen Tiguan. Именно эти автомобили мы и сравним.

Ford Kuga – старожил в этой тройке и вскоре на смену ему придет новая модель. У вседорожника широкая шестиугольная решетка радиатора и продолговатый воздухозаборник в бампере. Крупные биксеноновые фары теперь растянуты на крылья. Kuga привлекает стремительным профилем с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки выпуклые. У автомобиля также заменена пятая дверь и установлены более компактные фонари с прозрачными колпаками.

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

Volkswagen Tiguan второй генерации стал гораздо солиднее на вид и теперь напоминает старшего брата Touareg. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными прямоугольными фарами. Капот и боковины стали более профилированными, а колесные арки немного расширены. На порогах появились хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а ширину задней части подчеркивают Г-образные фонари.

Kuga немного крупнее своих соперников – достигает 4531 мм в длину против 4480 мм у Sportage и 4486 мм – у Tiguan. Его колесная база самая крупная – 2690 мм тогда, как у Kia – 2670 мм, а у Volkswagen – 2681 мм. Правда, Ford и тяжелее – 1713 кг в то время, как немецкий автомобиль весит 1673 кг, а корейский – 1637 кг.

Во внутренней отделке Ford Kuga сочетаются ткань и кожа, а разбавляют их многочисленные вставки «под алюминий». Рулевое колесо достаточно крупное. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана новым 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши



Ford самый крупный в тройке – 4531 мм в длину



У Kia большой угол наклона лобового стекла



Volkswagen компактнее своих соперников – 4486 мм



У фонарей Kuga – прозрачные колпаки



Узкие фонари Sportage соединены прозрачной вставкой



По краям кузова Tiguan размещены Г-образные фонари

блоков аудиосистемы и климат-контроля стали крупнее и удобнее в пользовании. Селектор трансмиссии размещен высоко, а потому находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья широкие и комфортабельные, при этом они хорошо удерживают спину. Есть подогрев как кресел, так и обода руля и лобового стекла. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На центральном тоннеле размещен подлокотник с вместительным боксом внутри.

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

Салон Volkswagen декорирован тканью, а пластик щедро разбавлен серебристыми накладками. А вот трехспицевый руль с плоским ободом снизу обшит кожей. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран, конфигурацию которого можно изменять нажатием кнопки. Центральная панель Tiguan немного повернута к водителю, а венчает ее сенсорный экран мультимедийной системы с диагональю 8 дюймов. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volkswagen Tiguan достаточно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они оснащены подогревом, а вот электропривод отсутствует. Обзорность в Tiguan самая лучшая в тройке. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс.

На втором ряду в Kia и Volkswagen несколько больше места для ног, чем в Ford. Над головой пространство примерно одинаковое во всех трех автомобилях. У Sportage и Tiguan

регулируется угол наклона спинок сидений, а у Volkswagen есть еще и горизонтальная регулировка. Задние кресла Kia получили подогрев. Tiguan имеет самый вместительный 615-литровый багажник тогда, как у Sportage его объем – 466 л, а у Kuga – 456 л. Со сложными сиденьями получается 1928, 1455 и 1655 л, соответственно. Kuga и Sportage оснащены электроприводом двери багажника с сенсорным открытием.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Ford Kuga 2,0 TDI Lux, Kia Sportage 2,0D GT Line и Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Comfortline. Все три автомобиля оснащены системой доступа без ключа, разделенным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем и парктроником. Kuga и Sportage также комплектованы камерой заднего вида и спутниковой навигацией, а Kia получил люк. У Ford и Kia по 7 подушек безопасности, а у Volkswagen – 9. У Sportage есть система мониторинга «слепых» зон, а у Tiguan – технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и определения усталости водителя.

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

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

Турбодизель Tiguan объемом 2,0 л имеет меньшую мощность – 150 л. с. при 3500 об/мин. Максимальный крутящий момент также



Приборы Ford помещены в отдельные колодцы



Руль Kia плоский снизу



Показания приборов Volkswagen выведены на дисплей



На втором ряду Kuga самое щедрое пространство для ног



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



Задние сиденья Tiguan оснащены горизонтальной регулировкой

самый небольшой – 340 Н·м при 1750 об/мин. Но более легкий Volkswagen демонстрирует лучшую в тройке динамику: 9,3 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Способствует этому и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. В городском цикле автомобиль расходует 6,8 л/100 км, а на трассе – 5,1 л/100 км, то есть он самый экономичный в тройке.

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем в Kia при необходимости можно принудительно заблокировать муфту на малых скоростях. Дорожный просвет равен 201 мм у Kuga, 190 мм у Tiguan и 182 мм у Sportage.

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

Настройки ходовой Kia в версии GT Line позволяют весьма интересную езду. Подвеска не слишком упругая, хотя с 19-дюймовыми дисками на дорогах низкого качества неровности все же ощутимы. Зато у этого варианта есть система векторизации тяги, уменьшающая недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление весьма точное, но обратной связи у него немного. Диаметр разворота у Sportage самый небольшой – 11 м против 11,1 м у Kuga и 11,5 м – у Tiguan. Курсовая устойчивость на больших скоростях очень хорошая. Шумоизоляция у Sportage неплохая, хотя несколько хуже, чем у Ford.

Управляемость Volkswagen не настолько интересна, как у Ford, но получше, чем у Kia. Рулевое управление легкое, но в то же время точное и довольно информативное. Технология XDS+ имитирует межколесный дифференциал повышенного трения и сводит на нет недостаточную поворачиваемость. Подвеска слегка упругая, хотя и мягче, чем у предшественника. Ощутимы только серьезные дорожные неровности. А нежелательные движения кузова в поворотах не слишком проявляются. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию пассажирского отсека.

Kia Sportage 2,0D GT Line самый доступный в тройке – 944 500 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Ford Kuga 2,0 TDI Lux стоит 952 900 гривен и привлекает просторным салоном. Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Comfortline несколько дороже – 975 200 гривен, а его сильные стороны – большой багажник и экономичность.



Объем багажника Ford – 456 л

Kia обладает 466-литровым багажником

Багажник Volkswagen самый большой – 615 л

Технические характеристики

Модель	Ford Kuga	Kia Sportage	Volkswagen Tiguan
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1713	1637	1673
Длина/ширина/высота, мм	4531/1840/1684	4480/1855/1645	4486/1839/1643
Колесная база, мм	2690	2670	2681
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1585/1585	1582/1572
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	182	190
Объем багажника мин/макс, л	456/1655	466/1455	615/1655
Диаметр разворота, м	11,1	11,0	11,5
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1997	1998	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3500	185 при 4000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2000	400 при 1750	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт5/57	Дт/55	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	235/50 R18	245/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	9,5	9,3
Максимальная скорость, км/ч	200	201	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	7,9	6,8
загородный цикл	6,6	5,3	5,1
смешанный цикл	6,7	6,3	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	952 900	944 500	975 200
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Популярные седаны С-класса



Hyundai Elantra

У Hyundai Elantra дополнены оригинальные треугольные фары



Renault Megane Sedan

Renault Megane Sedan привлекает внимание оригинальными фарами



Toyota Corolla

В переднем бампере Toyota Corolla – огромный воздухозаборник

В С-классе больше всего покупают хетчбэки, хотя и седаны также пользуются спросом, особенно в наших краях. Эти автомобили большие и вместительные, но при этом недорогие и относительно экономичные. Не так давно на украинском рынке появились новая Toyota Corolla и обновленная версия Hyundai Elantra. Мы решили сравнить их с проверенным Renault Megane Sedan.

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

Renault Megane Sedan выглядит весьма выразительно. Во дизайне преобладают плавные спокойные поверхности. Широкая решетка радиатора в форме улыбки украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями со светодиодными лампами. Стремительности прибавляет покатая линия крыши. Капот и боковины слегка профилированы, а задние крылья немного расширены. Подчеркивают их тоненькие фонари, растянутые почти на всю заднюю часть. В крышку багажника интегрирован спойлер.

Новая Toyota Corolla стала гораздо эмоциональнее на вид. Стилисты отказались от лаконичного стиля и постарались сделать модель заметнее и привлекательнее. Особенно интересно выглядит передняя часть с узкой фальшрадиаторной решеткой, огромной «пастью» воздухозаборника и изогнутыми фарами. У передних и задних стоек крыши существенно увеличены углы наклона, а оконная линия клиновидной. Задняя часть чуть приподнята, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Все три седана – довольно-таки большие, по меркам С-класса. Длина Renault достигает 4632 мм, Hyundai – 4570 мм, а Toyota – 4630 мм. У Megane колесная база равна 2711 мм, а у Elantra и Corolla – 2700 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1245 кг тогда, как японский – 1280 кг, а французский – 1322 кг.

В салоне Hyundai Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки.



Hyundai компактнее соперников – 4570 мм



У Renault самая большая колесная база – 2711 мм



Задняя часть Toyota слегка приподнята



Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари



В крышку багажника Megane интегрирован спойлер



Фонари Corolla соединены хромированным молдингом

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

В салоне Renault Megane Sedan преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. По центру приборной панели установлен жидкокристаллический дисплей, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя – аналоговые. Конфигурация экрана меняется, в зависимости от выбранного режима. На наклоненной центральной панели установлен сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2 с диагональю 7 дюймов. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, а их боковая поддержка весьма неплохая. Также предусмотрена функция подогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с небольшим отделением внутри.

Внутри Toyota Corolla довольно качественные материалы отделки. Черный пластик щедро разбавлен многочисленными лакированными накладками, а рулевое колесо обшито кожей. Передняя панель выполнена в виде распростертых крыльев. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. К компактной центральной панели Toyota крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch 2. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя они довольно мелкие. У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Посадка за рулем понижена по сравнению с предшественником. Передние сиденья являются мягкими и комфортабельными, но

при этом лучше удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле размещен подстаканник и сдвигной подлокотник с небольшим отделением внутри. Передние стойки крыши тоньше, что улучшило обзорность.

На втором ряду пространство над головой примерно одинаковое во всех трех автомобилях, как и ширина салона. А вот места для ног в Renault несколько больше, чем в двух других седанах. Самый большой багажник у Megane – 503 л против 471 л у Corolla и 458 л у Elantra.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Hyundai Elantra 1,6 Style, Renault Megane Sedan 1,6 Zen и Toyota Corolla 1,6 City. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, датчиком света, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками. В Hyundai и Renault предусмотрен климат-контроль, а в Toyota – кондиционер. Кроме того, Elantra и Megane получили круиз-контроль, парктроник и датчик дождя, а у корейского автомобиля есть еще и камера заднего вида. У французского автомобиля 6 подушек безопасности, а у его соперников – по 2.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л. Мотор Hyundai развивает 127 л. с. при 6300 об/мин. Он высокооборотистый и максимальные 158 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне «четверка» может быть несколько шумноватой. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохую плавность работы. Седан демонстрирует неплохую динамику – 11,2 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Но и расход топлива самый большой: в городе Elantra расходует 9,1 л/100 км, а за городом – 5,3 л/100 км. Автомобиль в Украине также доступен с 2,0-литровым 156-сильным бензиновым мотором.

Под капотом Megane – мотор мощностью 115 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 155 Н·м достигается при 4250 об/мин, поэтому на «низах» тяги далеко не всегда хватает. А по мере набора оборотов двигатель становится довольно громким. Седан разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с при максимальной скорости в 175 км/ч. Отчасти динамику ухудшает «задумчивый» вариатор. В городском цикле Renault «употребляет» 9,3 л/100 км в городском цикле, а в загородном – 5,2 л/100 км. У нас можно выбрать версию с 1,2-литровым 130-сильным турбомотором и экономичным 1,5-литровым турбодизелем мощностью 110 л. с.

Toyota Corolla получил 1,6-литровую атмосферную «четверку». Ее мощность самая большая в тройке – 132 л. с. при 6000 об/мин.



Центральная панель Hyundai повернута к водителю



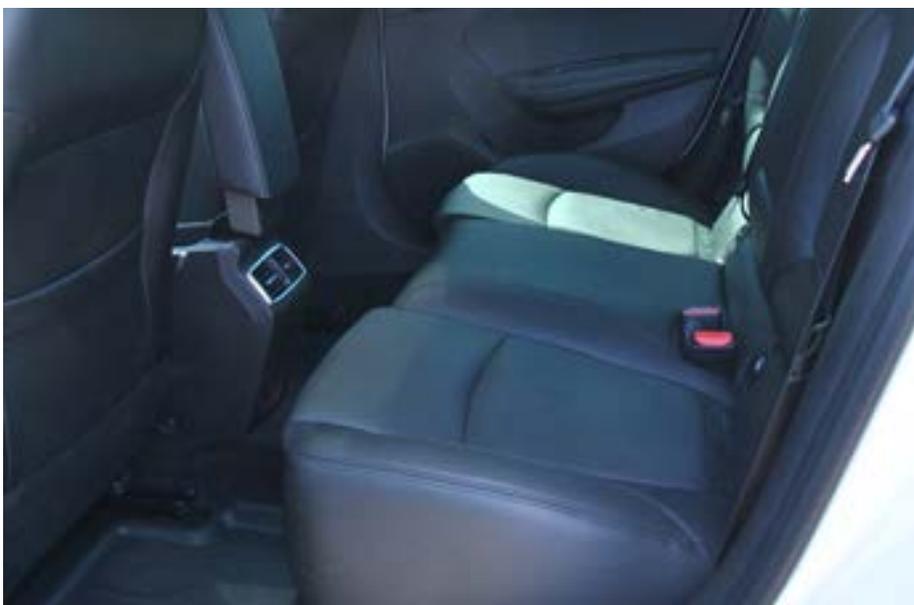
Показания приборов Renault выведены на дисплей



Передняя панель Toyota выполнена V-образной



Сзади в Elantra довольно просторно



В Megane Sedan больше всего места для ног



На втором ряду Corolla приличный запас для ног

Крутящий момент также немного больше, чем у соперников: 160 Н·м доступны при высоких 4200 об/мин. Двигатель отличается тишиной и работает без вибраций, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора, который работает плавно. Corolla демонстрирует лучшую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и достигает 190 км/ч. При этом и расход топлива у седана самый небольшой: 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на трассе. Модель теперь также доступна с гибридной силовой установкой суммарной мощностью 122 л. с.

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

Renault Megane традиционно на первое место ставит комфорт. Его мягкая и энергоемкая подвеска хорошо проявляет себя на наших дорогах. Большинство выбоин поглощаются очень плавно и тихо – практически незаметно. При этом автомобиль мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой неплохое, хотя иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Руль Renault Megane Sedan очень легкий можно без проблем вращать несколькими пальцами, но обратной связи у него немного. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию пассажирского отсека. При 120-130 км/ч можно разговаривать, не повышая голоса.

Новая Toyota Corolla также настроена на комфорт и остается мягкой. Но при этом седан увлекательнее в управлении, чем предшественник. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая задняя подвеска существенно улучшили поведение автомобиля на извилистых дорогах. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется, да и сцепление с дорогой хорошее. Крены кузова при этом небольшие. Руль стал точнее, хотя информативности в околонулевой зоне ему не хватает. Также у седана хорошая шумоизоляция.

Renault Megane Sedan 1,6 Zen самый доступный из трех седанов – 507 тыс. гривен, у него также наиболее вместительный багажник. Hyundai Elantra 1,6 Style стоит 522 700 гривен и привлекает богатой комплектацией. Цена Toyota Corolla 1,6 City – 527 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника Hyundai – 458 л



Багажник Renault самый большой – 503 л



У Toyota в распоряжении – 471 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Elantra	Renault Megane Sedan	Toyota Corolla
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1245	12322	1280
Длина/ширина/высота, мм	4570/1800/1450	4632/1814/1443	4630/1780/1435
Колесная база, мм	2700	2711	2700
Колея передняя/задняя, мм	1564/1565	1577/1574	1540/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	136	130
Объем багажника мин/макс, л	458	503	471
Диаметр разворота, м	10,6	11,3	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1591	1598	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	127 при 6300	115 при 6000	132 при 6400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	158 при 4850	155 при 4250	160 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/45	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	2	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC
Размер шин	195/65 R15	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,9	10,2
Максимальная скорость, км/ч	195	175	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,1	9,3	8,0
загородный цикл	5,3	5,2	5,1
смешанный цикл	6,7	6,6	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	522 700	507 000	527 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Эконом-пропозиция



Citroen C-Elysee

В радиаторную решетку Citroen C-Elysee интегрирован логотип марки



Fiat Tipo

Фары Fiat Tipo врезаны в решетку радиатора



Kia Rio

Фары Kia Rio растянуты на крылья

Увеличение продаж автомобилей в развивающихся странах побудило многих автопроизводителей создавать доступные модели для отдельно взятых регионов. В Восточной Европе и Азии нередко пользуются популярностью недорогие, но крупные седаны с вместительными багажниками. Вот почему появились Citroen C-Elysee и Fiat Tipo. Их соперником можно смело назвать новый Kia Rio с кузовом седан.

Citroen C-Elysee известен с 2013 года, а в 2017 году прошел обновление. Седан отличается лаконичным дизайном с профилированными боковинами и рельефным капотом. В решетку радиатора интегрирован хромированный логотип французской марки – двойной шеврон. Продолговатые фары растянуты на крылья, которые серьезно расширены и прибавляют автомобилю мускулов. В бампере немного увеличен воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Элегантно смотрятся освеженные крупные фонари, растянутые на крылья.

Возрожденный Fiat Tipo может также быть хэтчбэком и универсалом, но седан у нас самый популярный. Дизайн автомобиля – выразительный, с профилированными боковинами и капотом, сдвинутым назад салоном и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а стреловидные фары слегка врезаны в нее. Бампер дополнен широким воздухозаборником. На крыше заметны два небольших наплыва. В крышку багажника интегрирован спойлер, а компактные С-образные фонари соединены хромированной накладкой.

Седан Kia Rio четвертого поколения стал солиднее и серьезнее на вид. Уменьшен наклон стоек крыши (особенно задних), а капот стал длиннее. Ушла в прошлое и клиновидная оконная линия. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается со слегка раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Стандартными стали светодиодные лампы дневного света. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину автомобиля.

Fiat Tipo немного крупнее соперников – 4532 мм в длину против 4427 мм у Citroen C-Elysee и 4400 мм у Kia Rio Sedan. А вот колесная база самая большая Citroen – 2652 мм тогда, как у Fiat – 2637 мм, а у Kia – 2600 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, корейский седан – 1198 кг, а итальянский – 1280 кг.

Пластик в салоне Citroen довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная,



Citroen самый легкий в тройке – 1090 кг



Fiat самый крупный – 4532 мм



Kia компактнее соперников – 4400 мм в длину



Фонари C-Elysee растянуты на крылья



Изогнутые фонари Tipo соединены хромированной накладкой



Фонари Rio растянуты на всю ширину кузова

оранжевая. Трехспицевое multifunctionальное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра украшены серебристыми ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. Трапециевидная центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-контроля удобнее в пользовании, но на его дисплее почему-то не отображается выставленная температура. Кроме того, следует отметить, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

Материалы внутренней отделки Fiat Tipo несколько качественнее, чем у соперников. Передняя панель выпуклая, а на всю ее ширину растянута серебристая полоса. Трехспицевое рулевое колесо является multifunctionальным. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а также тоненькими изогнутыми полосками указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. К слову, их показания не очень хорошо считываются. Широкая центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они довольно крупные. Поэтому привыкание к ним не займет много времени. Внутри переключателей климатической установки – небольшие экраны, обозначающие температуру и режим работы. У рулевой колонки Tipo регулируются высота и глубина, можно изменить высоту и у водительского сиденья. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а также обладают неплохой боковой поддержкой. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Внутри Kia Rio господствует строгий стиль. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio немного повернута к водителю. На ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контро-

ля довольно большие, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского кресла уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обогреваются как они, так и руль. Обзорность у седана хорошая во всех направлениях.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Citroen несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон Тіро самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Зато задние сиденья Kia обогреваются. Объем багажника у Fiat равен 520 л, у Citroen – 506 л, а у Kia – 480 л. У C-Elysee можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 л.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Тіро 1,6 Mid, Citroen C-Elysee 1,6 Shine, и Kia Rio 1,6 Prestige. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой, системой стабилизации ESP. Citroen и Kia получили климат-контроль тогда, как у Fiat – кондиционер. Кроме того, у Rio есть датчик света, парктроник и камера заднего вида. Зато у Fiat есть система контроля давления в шинах и 6 подушек безопасности, а у его соперников – по 2.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. «Четверка» Citroen развивает 115 л. с. при 6050 об/мин. Максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин, поэтому двигатель нужно раскручивать. А по мере роста оборотов он становится громким. Зато у легкого C-Elysee лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Правда, и расход топлива самый большой – 10,2 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Двигатель Fiat выдает 110 л. с. при 5500 об/мин. Он работает плавно, но по-настоящему проявляет себя на высоких оборотах. Пиковые 152 Н·м крутящего момента достигаются только при 4500 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро. С ним разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. При этом итальянский автомобиль самый экономичный. В городском цикле седан расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км. Также можно выбрать Fiat Тіро с 1,4-литровым 95-сильным бензиновым двигателем и 1,3-литровым



Циферблаты приборов Citroen украшены хромированными ободками



Передняя панель Fiat – выпуклая



Центральная панель Kia повернута к водителю



На втором ряду C-Elysee весьма просторно



Салон Tipo самый широкий в районе плеч



Задние сиденья Rio обогреваются

турбодизелем такой же мощности.

Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Rio Sedan самая мощная – 123 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 151 Н·м доступен при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Kia разгоняется до 100 км/ч за 11,2 с и способен развить 192 км/ч. В городе расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а на трассе – 5,3 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Kia у нас также может быть оснащена 1,4-литровым мотором мощностью 100 л. с.

Езда в Citroen C-Elysee – наиболее мягкая комфортабельная. Его длинноходная энергоемкая подвеска уверенно поглощает даже серьезные дорожные неровности. Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в поворотах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Сцепление с дорогой также неплохое. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость.

Fiat Tipo также ориентирован на комфорт, но при этом неплохо управляется. Его мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает даже глубокие выбоины. Вместе с тем, крены кузова в поворотах не слишком большие. Рулевое управление точное, хотя и не очень острое, а нажатием кнопки City его можно сделать легче на малых скоростях. Правда, обратной связи у него не очень много. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие, чего не скажешь о шумоизоляции. При 120 км/ч ветер и шины в салоне отчетливо слышны.

Kia неплохо маневрирует, но настройки его ходовой ставят на первое место комфорт. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер. В городских условиях Rio Sedan неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,2 м против 10,7 м у C-Elysee и 10,9 м у Tipo.

Citroen C-Elysee 1,6 Shine самый доступный в этой тройке – 398 700 гривен. Он также привлекает динамикой. Fiat Tipo 1,6 Mid стоит 439 тыс. гривен, а его сильная сторона – большой вместительный багажник. Kia Rio 1,6 Prestige обойдется в 448 тыс. гривен, но зато у него богатое оснащение.



У Citroen в распоряжении - 506 л



Багажник Fiat самый большой - 520 л



Объем багажника Kia - 480 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C-Elysee	Fiat Tipo	Kia Rio
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт/	4/5		
Снаряженная масса, кг	1090	1280	1198
Длина/ширина/высота, мм	4427/1748/1466	4532/1792/1497	4400/1740/1470
Колесная база, мм	2652	2637	2600
Колея передняя/задняя, мм	1501/1478	1542/1543	1542/1543
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	150	150
Объем багажника мин/макс, л	506/1332	520	480
Диаметр разворота, м	10,7	10,9	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1587	1598	1591
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 6050	110 при 5500	123 при 6300
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	150 при 4000	152 при 4500	151 при 4850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/45	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	дисковые	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	195/55 R16	205/55 R16	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8	11,2	11,2
Максимальная скорость, км/ч	188	192	192
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,2	8,5	8,9
загородный цикл	5,6	5,0	5,3
смешанный цикл	7,3	6,3	6,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	398 700	439 000	448 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		





Opel

немецкий старожил

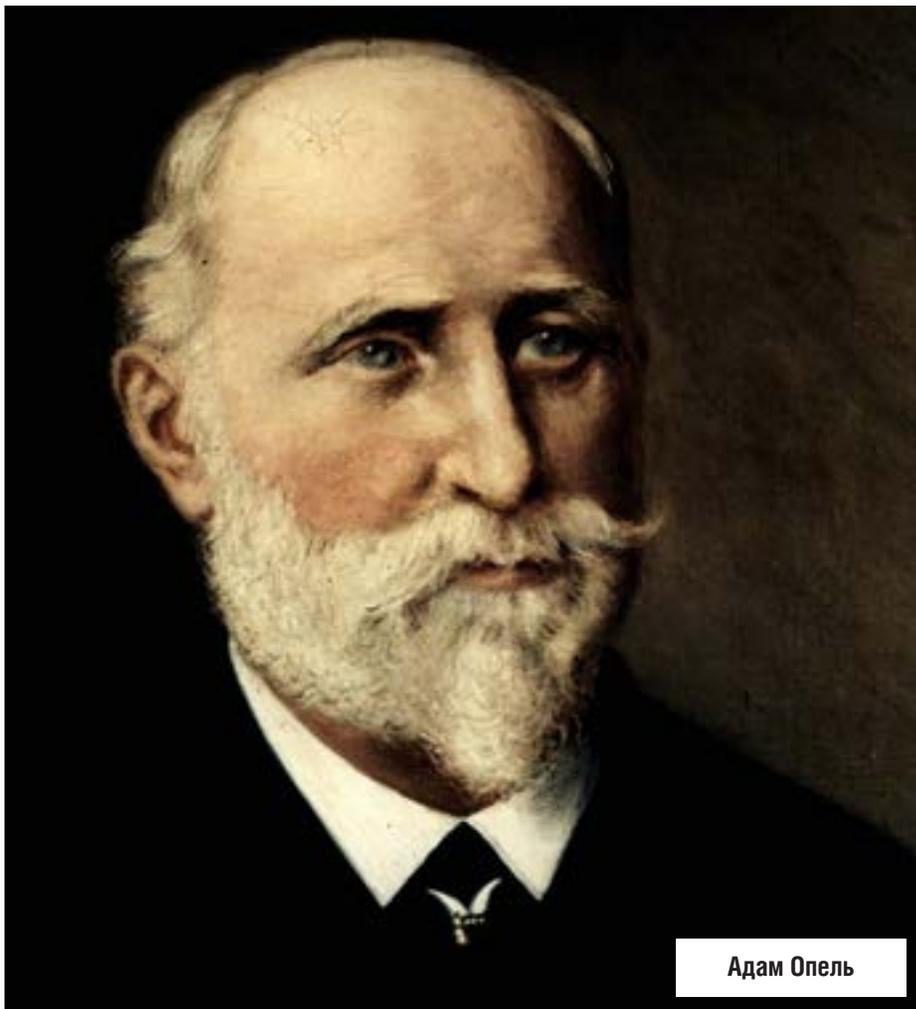


Первый Opel Motorwagen 1899 года

Opel является одним из старейших автопроизводителей в мире. В нынешнем году марка празднует 120-летие своей первой модели. Хотя на самом деле немецкая компания гораздо старше, ведь долгое время выпускала другую продукцию, однако оценила изобретение самодвижущегося экипажа и сменила форму деятельности.

Адам Опель родился в 1837 году в семье замочного мастера из Рюссельхайма и уже с детства тяготел к разного рода механизмам. В юном возрасте он отправился путешествовать по Европе в поисках работы. Однажды в Париже он увидел новое изобретение – швейную машинку – и очень им заинтересовался. Вернувшись домой в 1862 году, Опель решил наладить выпуск швейных машинок собственной конструкции и основал компанию Adam Opel AG. Бизнес пошел удачно, и уже через пять лет молодая фирма переехала из сарая в большое двухэтажное фабричное здание. Двадцать лет спустя по инициативе сына Адама – Карла, на предприятии открыли цех по сборке велосипедов. Приблизительно в то же время в Германии уже начали появляться первые автомобили, и они очень заинтересовали Карла и его брата Вильгельма. Но к их разработке они приступили в 1898 году, уже после смерти отца. К смене приоритетов их подтолкнуло резкое снижение спроса на велосипеды.

Адам и Карл Опель обратились к автомобильному конструктору Фридриху Лутцману и совместно в 1899 году создали первый Opel Motorwagen. Водитель и пассажиры



Адам Опель



Opel-Darracq 9 PS 1902 года

Opel 10/12 PS 1903 года



Opel 4/8 PS 1909 года



Opel Rennwagen 1913 года



Opel 5/14 PS 1914 года



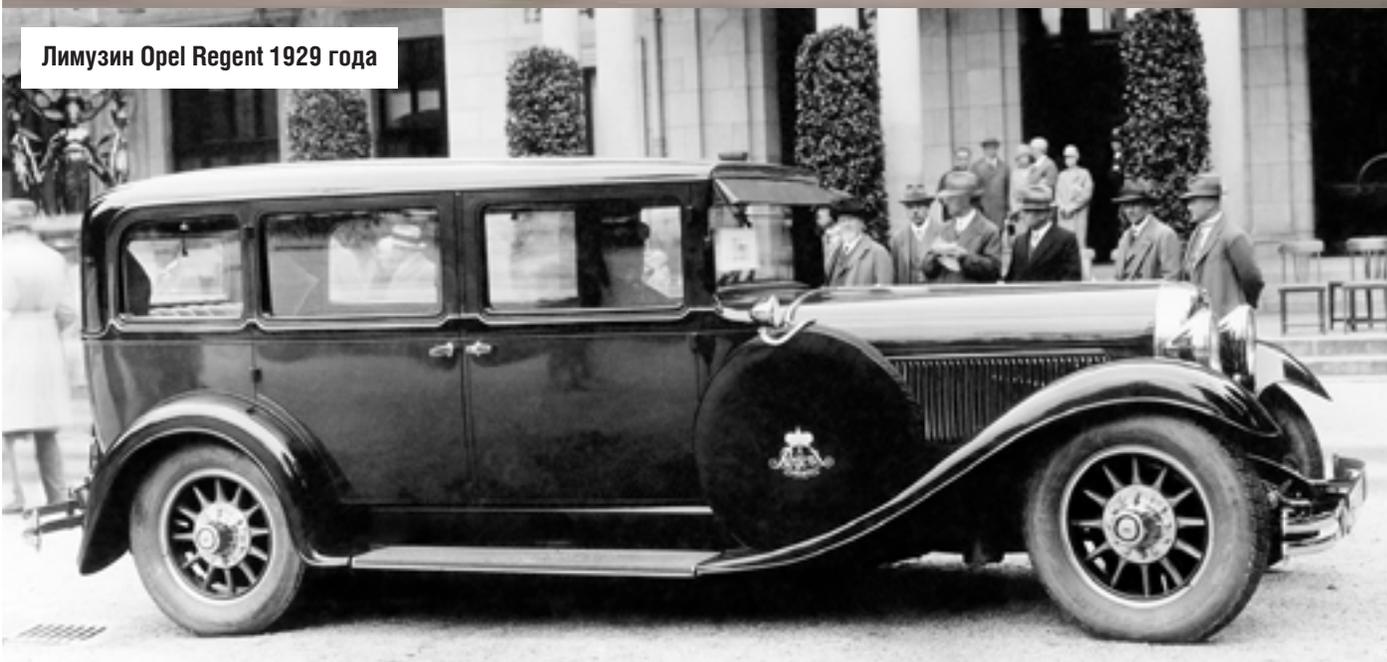
Opel 4/12 PS 1924 года



Ракетный Opel RAK2 1928 года



Лимузин Opel Regent 1929 года



сидели в нем лицом к лицу, а в движение его приводил двигатель мощностью 3 л. с. С 1901 года братья наладили партнерство с французской маркой Darracq, плодом которого стал 9-сильный Opel-Darracq. А год спустя появилась и первая собственная разработка – 12-сильный 10/12 PS, выпускавшийся на протяжении шести лет. В 1905 году показали первую роскошную модель – 35/40 PS.

С 1909 года начали собирать более доступный Opel 4/8 PS, стоивший в два раза дешевле предшественника. Его конструкция оказалась очень надежной, а первыми ее преимущества оценили врачи в селах и маленьких городках. Поэтому очень скоро модель назвали Doktorwagen («автомобиль доктора»). На их капотах появился первый логотип марки – стилизованное изображение дирижабля.

В 1911 году старое заводское здание

Opel Olympia 1935 года



Opel P4 1935 года



Opel Admiral 1938 года



Opel Kapitän 1938 год



сгорело, но это только подтолкнуло руководство Opel построить новый завод. Там начали собирать новый автомобиль 5/14 PS, который оказался настолько популярен, что вывел марку на первое место в Германии по количеству выпущенных машин – 3335 в год. Но Opel стал известен не только благодаря доступным моделям. В 1913-1914 годах представили серию гоночных Rennwagen, самый мощный из них получил огромный 12,3-литровый 260-сильный двигатель.

Во время Первой мировой войны производство легковых автомобилей ограничились, хотя, например, велосипеды продолжали выпускать в прежних объемах. В 20-е годы экономическая ситуация в Германии резко ухудшилась и далеко не все немцы могли себе позволить автомобиль. Поэтому наладили выпуск дешевых мотоциклов. А когда уровень жизни граждан улучшился, в завод-

NSU Kettenkrad выпускали на заводе Opel



Opel Blitz 1942 года



ских цехах начали устанавливать новое изобретение – конвейер, запатентованный Генри Фордом. Первой массовой моделью стал Opel 4/12 PS 1924 года – маленькая двухместная машинка с 12-сильным двигателем. Стоил он всего 1990 марок (475 долларов), поэтому за семь лет собрали 120 тыс. Opel. В целях экономии автомобиль красили только в зеленый цвет, поэтому в народе его называли Laubfrosch («лягушка»).

Но в линейке марки был не один 4/12 PS. Зажиточным покупателям предлагали восьмицилиндровый Regent. А в 1928 году Opel удивил мир болидом RAK 1. В движение его приводили 12 ракет, а максимальная скорость достигла рекордной отметки – 230 км/ч. За ним последовали экспериментальные поезд и самолет с ракетными двигателями.

К концу 20-х годов финансовое положение Opel улучшилось, и он стал одним из крупнейших автопроизводителей Европы. Ежедневно из заводских цехов выезжало по 500 автомобилей. Поэтому марка и заинтересовала концерн General Motors. К 1931 году американцы выкупили у семьи Опель все 100% акций фирмы. Новые владельцы сразу взялись за постройку еще одного завода в Бранденбурге, где наладили выпуск одного из лучших грузовиков своего времени Opel Blitz. Его название переводится с немецкого как «молния», поэтому на капоте Blitz появился логотип в виде молнии, который до наших дней является эмблемой Opel. Первой же легковой моделью, созданной вместе с General Motors, стал Opel P4 – наследник 4 PS. Он стал мощнее (23 л. с.) и развивал 85 км/ч, а цену снизили до 1650 марок (412 долларов).

В 1935 году появился инновационный Opel Olympia. Он стал одной из первых массовых моделей с несущим кузовом, а переднюю



Opel Kadett превратился в Москвич

Opel Kapitän 1951 года



Opel Olympia Rekord 1953 года



Opel Kapitän 1958 года



подвеску сделали независимой. Новая технология позволила снизить массу на 180 кг, поэтому с двигателем P4 авто развивал 95 км/ч. За пять лет выпустили 168 тыс. Olympia. Вскоре появились и другие модели с несущим кузовом – компактный Kadett (наследник P4) и седан среднего класса Kapitän с 2,5-литровой 55-сильной «шестеркой». Выше в иерархии стоял Opel Super 6, а флагманом марки стал Admiral 1937 года. Роскошные седан и кабриолет получили 3,6-литровый шестицилиндровый мотор мощностью 86 л. с., позволявший достигать 132 км/ч.

Однако с 1940 года в силу начала боевых действий выпуск легковушек прекратили, а General Motors потерял контроль над своим немецким подразделением. Производственные мощности отдали под сборку грузовых Opel Blitz и Maultier, а также оригинального NSU Kettenkrad – гибрида танка и мотоцикла. Заводы превратились в цели для союзной авиации и к 1945 году от них мало что осталось. Предприятие в Бранденбурге досталось советским войскам: все оставшееся оборудование с него сняли и железной дорогой отправили в СССР. Вскоре его установили на московском заводе АЗЛК и по немецким чертежам начали собирать Opel Kadett, но под названием «Москвич-400».

Состояние основного предприятия в



Opel Rekord 1960 года



Возрожденный Opel Kadett 1962 года

Opel Kapitän 1964 года



Opel GT 1968 года



Рюссельхайме оказалось настолько плачевным, что в General Motors поначалу хотели отказаться от Opel. Но мнение руководства концерна изменили простые немецкие рабочие, которые в рекордные сроки своими силами восстановили завод. Уже в 1946 году возобновили выпуск грузовиков Blitz, а год спустя – легковых Olympia и Kapitän. Это были довоенные автомобили со слегка обновленным дизайном.

Абсолютно новый модельный ряд Opel представили в 1953 году – появились Opel Olympia Rekord и Kapitän второго поколения. По дизайну они очень напоминали американские машины того времени, но были гораздо меньше по размерам. Kapitän был способен разогнаться до 100 км/ч за 16 с и развивать 150 км/ч, а его средний расход топлива составил 12 л/100 км. Впервые для Opel предложили и автоматическую трансмиссию. Более ярко выглядел Kapitän P1 1958 года, который даже обрел «плавники» на задних крыльях, как у заокеанских Cadillac и Chevrolet.

В 1962 году возродили и Kadett, который стал одной из самых успешных моделей своего времени: за три года выпустили около 650 тыс. машин. Opel стал на ноги и пришло время для более дорогих автомо-

Opel Admiral 1969 года



Opel Manta 1970 года



Opel Commodore 1978 года





Opel Monza 1979 года

билей. В 1964 году представили семейство KAD – 5,0-метровые седаны Kapitän, Admiral и Diplomat. Они отличались друг от друга только уровнем оснащения и двигателями. Самые мощные Diplomat и Admiral оснаща-

лись 5,4-литровым 230-сильным V8, а позже более доступный 2,8-литровый двигатель оснастили впрыском топлива.

Самой яркой моделью 60-х стал, несомненно, Opel GT. Купе привлекало внимание

обтекаемыми формами и выдвинутыми фарами. Аэродинамику хорошо проработали, поэтому со скромным 1,9-литровым 102-сильным мотором Opel GT показал неплохие характеристики – разогнался до



Opel Ascona 1982 года



Обтекаемый Opel Kadett 1984 года



Opel Omega 1986 года



Opel Vectra 1988 года



Opel Calibra 1990 года



Opel Astra 1991 года



Opel Corsa 1993 года



Opel Frontera 1995 года



Opel Zafira 1999 года

Opel Speedster 2000 года



Opel Insignia 2008 года



100 км/ч за 10,8 с и достигал 182 км/ч. Но главное, он был недорогим и с 1968 по 1973 год выпустили свыше 100 тыс. машин. Автомобиль также стал неплохой экспериментальной площадкой: в 1971 году его оснастили электродвигателем, а год спустя – турбодизелем. Обе версии побили сразу несколько мировых рекордов.

Рекорды же продаж продемонстрировал Kadett – 2,7 млн. машин за восемь лет. Успешными оказались седаны среднего класса Rekord и Ascona: обе модели легко преодолели отметку в миллион выпущенных автомобилей. Довольно массовым оказалось и недорогое купе Manta. Покупателей привлек не только запоминающийся дизайн, но и отличная управляемость. На смену Admiral и Diplomat пришли седаны бизнес-класса Commodore и Senator, появилось и туристи-

Opel Crossland X 2017 года





Электромобиль Opel Ampera-e 2017 года

ческое купе Monza.

На рубеже 70-80-х годов в Opel создали первые переднеприводные модели – новый Kadett и компактный Corsa. Но и автомобили с задним приводом демонстрировали успехи. Так, в 1982 году Вальтер Рерль на Opel Ascona стал чемпионом мира по ралли. Аэродинамические исследования, начатые еще с купе GT, привели к появлению новых обтекаемых Kadett, Omega, Vectra и Senator. А Opel Calibra на момент появления имел один из самых низких коэффициентов лобового сопротивления – 0,26. В 90-х годах на смену Kadett пришел Astra, модельный ряд дополнили компактное купе Tigra, минивэн Zafira, вседорожник Frontera, роскош-

ный хетчбэк Signum. Появился даже двухместный среднемоторный кабриолет Speedster. Предприятия марки появились в Австрии, Великобритании, Венгрии, Испании, Польше.

Opel долгое время был является главным подразделением General Motors в Европе, но мировой экономической кризис пошатнул его позиции. Американский концерн пережил банкротство, закрыл отделения Hummer, Pontiac, Saturn, продал Saab. Opel поначалу выставили на продажу, однако сделку с российским «Сбербанком» отменили и не пожалели об этом. Новые Astra, Insignia и Meriva стали популярными и обеспечили неплохую прибыль. Кроме того, Opel помог

преодолеть кризис Buick, ведь именно под этой маркой за океаном начали продавать некоторые немецкие модели. Зато в Европе появился гибрид Opel Ampera (родной брат Chevrolet Volt), а затем последовал и полноценный электромобиль Opel e-Ampera.

В 2017 году на Opel нашелся гораздо более достойный покупатель – французский концерн PSA Group. Под крылом новых владельцев началась радикальная смена модельного ряда – представили свежие Opel Crossland X и Grandland X, а новый Opel Corsa породнился Peugeot 208 и теперь может быть даже электрическим. В истории немецкой марки начался новый этап и он обещает быть интересным и насыщенным.



Opel Corsa 2019 года

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

*Тема
номера*

ПЕРЕЗАГРУЗКА

Гнездо любви

«Прагматик»
на троне

Комплексный
подход

**Антонина
Кутова**

*Бизнес-
инстинкт*



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