

Тест-Драйв

СЕНТЯБРЬ 2019



Bugatti Centodieci • Nissan Juke • Audi A1 Citycarver • Mercedes-AMG CLA45 Shooting Brake • Cadillac XT5 • MG ZS EV • Renault Megane RenaultSport Trophy-R • Volkswagen T-Roc Cabriolet • Honda Civic • Mercedes-Benz EQV • Audi RS6 • Mercedes-Benz GLE Coupe • Pagani Huayra Roadster BC • Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid • BMW 1 Series • Skoda Superb • Lexus RX • Mazda CX-30 • BMW 3 Series Touring • Cadillac CT6-V • Honda Insight • Subaru Outback • Mercedes-Benz GLS • Cadillac XT6 • Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic • Ford Focus Wagon • Kia Proceed • Skoda Octavia Combi • Mazda CX-5 • Subaru Forester • Toyota RAV4 • Mercedes-Benz GLA • Subaru XV • Volvo V40 Cross Country • Alfa Romeo Stelvio • BMW X3 • Mercedes-Benz GLC •

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Тест Драйв
NISSAN JUKE:

оригинальный, практичный, недорогой



12

Премьера
AUDI A1 CITYCARVER:

пополнение в «семействе»



16

Премьера
MERCEDES-AMG CLA45 SHOOTING BRAKE:

универсал с огоньком



22

Премьера
CADILLAC XT5:

модернизация



26

Премьера
MG ZS EV:

электромобиль по приемлемой цене



30

Премьера
RENAULT MEGANE RENAULTSPORT TROPHY-R:

рекордсмен



34

Премьера
VOLKSWAGEN T-ROC CABRIOLET:

вседорожный кабриолет



38

Премьера
HONDA CIVIC:

модернизация



42

Премьера
MERCEDES-BENZ EQV:

первый серийный электровэн



46

Премьера
AUDI RS6:

универсал с характеристиками спорткупе



52

Премьера
BUGATTI CENTODIECI:

юбилею посвящается



56

Премьера
MERCEDES-BENZ GLE COUPE:

смена поколений



62

Премьера
PAGANI HUAYRA ROADSTER BC:

настоящий эксклюзив



68

Премьера
PORSCHE CAYENNE TURBO S E-HYBRID:

гибридный флагман



72

Дебютант
BMW 1 SERIES:

революция



80

Дебютант
SKODA SUPERB:

освеженный флагман



88

Дебютант
LEXUS RX:
освежение



96

Дебютант
MAZDA CX-30:
пополнение в линейке



102

Дебютант
BMW 3 SERIES TOURING:
стильно и практично



110

Дебютант
CADILLAC CT6-V:
редкий и быстрый зверь



116

Дебютант
HONDA INSIGHT:
преображение



122

Дебютант
SUBARU OUTBACK:
универсал для бездорожья



128

Дебютант
MERCEDES-BENZ GLS:
третья глава



136

Дебютант
CADILLAC XT6:
комфортабельный гигант



142

Дебютант
RANGE ROVER VELAR SVAUTOBIOGRAPHY
DYNAMIC: ставка на мощност



148

Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS WAGON, KIA PROCEED И SKODA
OCTAVIA COMBI:
разные концепции универсалов C-класса



154

Сравнительный тест-драйв
MAZDA CX-5, SUBARU FORESTER И TOYOTA
RAV4:
поединок японских вседорожников



160

Сравнительный тест-драйв
MERCEDES-BENZ GLA, SUBARU XV И VOLVO V40
CROSS COUNTRY:
хетчбэки повышенной проходимости



166

Сравнительный тест-драйв
ALFA ROMEO STELVIO, BMW X3 И MERCEDES-
BENZ GLC:
поединок премиальных вседорожников



172

Страницы истории
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ПАПАМОБИЛЯ:
парадные экипажи для понтифика

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.

Nissan J



оригиналь

uke



ный, практичный, недорогой



Nissan Juke появился еще в 2010 году, но не перестает удивлять своей оригинальностью. Модель нашла свыше миллиона покупателей по всему миру. Но насколько практичным является самый компактный представитель вседорожной линейки Nissan? Это мы и решили проверить в первую очередь во время редакционного тест-драйва обновленного Juke.

Неординарный стиль Nissan Juke может нравиться или нет, но он несомненно самобытный и привлекает всеобщее внимание. Самой оригинальной чертой стиля является, конечно же, «двухэтажная» передняя оптика. Собственно, именно Juke и ввел моду на раздельное расположение фар головного света и указателей поворотов с ходовыми огнями. Решетка радиатора дополнена V-образной хромированной вставкой, а

воздухозаборник выполнен в виде трех цилиндрических отверстий. Компактный (4135 мм в длину) автомобиль выглядит подтянуто и атлетично благодаря раздутым мускулистым крыльям. Дверные ручки спрятаны в стойках кузова, а расширенные «плечи подчеркнуты изогнутыми фонарями.

Тестовый автомобиль во флагманской версии Tekna также получил опционные 18-дюймовые легкосплавные диски с сини-





ми вставками. Такого же цвета зеркала заднего вида, накладки на бамперах и порогах.

Ярко-голубые детали разбавляют и внутреннюю отделку Nissan Juke. В варианте Tekna салон декорирован кожей. Здесь преобладают мотоциклетные мотивы. Чего стоит один лишь центральный тоннель, напоминающий бензобак спортбайка. Компактное рулевое колесо multifunctionальное – снабжено кнопками управления аудио, круиз-контролем и телефоном. Приборы помещены в глубокие колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Показания хорошо считываются, а белая подсветка приятна для глаз.

Широкая центральная панель Nissan Juke

покрыта черным лакированным пластиком. Сверху на ней заметен 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Ниже расположен еще один монитор: на него выведены показания климатической установки. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля немного и привыкнуть к ним несложно. Также стоит упомянуть приличных размеров перчаточный ящик.

Рулевая колонка регулируется по высоте, а у водительского кресла широкий диапазон настроек. Передние сиденья неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция подогрева, а в подголовниках установлены динамики аудиосистемы Bose. Между креслами – два подстаканника и ниша для мел-

кой поклажи. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот обзор назад несколько ограничен. Впрочем, тестируемый автомобиль получил и камеру заднего вида, и систему кругового обзора Around View Monitor, что существенно облегчает парковку. К тому же, у автомобиля удобные большие зеркала заднего вида.

Узкий дверной проем несколько усложняет доступ на второй ряд. Салон сзади не очень широкий и комфортнее будет все же двоим. Также хотелось бы немного больший запас над головой.

Объем багажника составляет 354 л, а со сложенными сиденьями второго ряда он





возрастает до 1189 л. Под полом есть дополнительная ниша для поклажи, что удобно для разделения багажа. Следует отметить удобный широкий проем и простой механизм складывания кресел. На самом нижнем уровне прячется запасное колесо-докатка.

Комплектация Nissan Juke в версии Tekna весьма богатая: есть запуск двигателя кнопкой, климат-контроль, датчики дождя и света, спутниковая навигация, мощная аудиосистема, круиз-контроль. Также сле-

дует отметить серьезное оснащение по безопасности: 6 подушек, система стабилизации, технологии контроля полосы движения, «слепых» зон и обнаружения движущихся объектов. Для автомобиля такого класса это более, чем прилично.

Атмосферного 1,6-литрового двигателя мощностью 117 л. с. в городе вполне хватает. Хотя лучше всего он показывает себя, если его раскручивать, тем более, что пиковые 158 Н·м крутящего момента достига-

ются при 4000 об/мин. На высоких оборотах «четверка» может быть громкой, хотя большую часть времени практически не слышна. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость равна 170 км/ч. Вариатор CVT помогает экономить топливо, но хотелось бы от него реакции побыстрее, особенно при обгоне. Заявленный расход составляет 8,3 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном. У нас получилось 9-9,2 л/100 км при езде по городу и





с пробками.

Такой двигатель Nissan Juke доступен только с передним приводом, а вот полноприводные версии комплектуют только 1,6-литровым турбомотором. Впрочем, в городе или при выезде на природу переднего привода более, чем достаточно. Тем более, что с клиренсом в 180 мм и малыми свесами кузова можно при надобности и на бордюр легко заехать, и по грунтовке проехаться.

Энергоемкая подвеска легко справляется с серьезными выбоинами, а вот мелкие неровности, как ни странно, больше ощутимы. Хотя это, скорее, особенность Juke с 18-дюймовыми дисками и низкопрофильной резиной, а версия с 16-дюймовыми колесами значительно комфортнее. Также следует отметить, что довольно-таки высокий автомобиль не слишком кренится в поворотах. Рулевое управление точное и не очень легкое, что радует. Автомобиль уверенно

маневрирует и в городе чувствует себя как в родной стихии. Тормоза обеспечивают необходимое замедление.

Новый Nissan Juke в Украине стоит от 371 870 гривен. Более богато оснащенный автомобиль в комплектации Tekna обойдется в 576 420 гривен. В качестве заключения отметим, что даже после девяти лет на конвейере Juke не только выглядит свежо и выразительно, но и неплохо подходит для города или выезда на дачу.





Технические характеристики Nissan Juke

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1225
Длина/ширина/высота, мм	4135/1765/1565
Колесная база, мм	2530
Колея передняя/задняя, мм	1525/1525
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	354/1189
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	117 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	158 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	170
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,3
загородный цикл	5,5
смешанный цикл	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	576 420
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi A1 C



citycarver

ПОПОЛНЕНИЕ В
«СЕМЕЙСТВЕ»





У хетчбэка Audi A1 второго поколения не будет трехдверной версии. Впрочем, появилась новая интересная модификация повышенной проходимости Citycarver.

Новый Audi A1 Citycarver легко отличить от стандартного хетчбэка по увеличенным воздухозаборникам в бампере и черным пластиковым накладкам на порогах и колесных арках. Клиренс прибавил 35 мм (до 155 мм). Также несколько изменена крупная шестиугольная решетка радиатора. Пятая дверь сверху прикрыта увеличенным спойлером. В остальном это все тот же A1 с граненым дизайном и рельефными боковинами. Стандартными являются светодиод-

ные фары и 16-дюймовые легкосплавные диски, а 18-дюймовые колеса предложены за доплату.

В салоне несколько изменены материалы отделки. Ткань и пластик разбавлены оранжевыми вставками. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод скошен снизу. Показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 10,1-дюймовым сенсорным экраном. Объем багажника довольно большой, по меркам В-класса, - 335 л.

Все Audi A1 Citycarver оснащены системами автоматического торможения и со-

блюдения полосы движения. Среди опций есть парковочный автопилот, 560-ваттная аудиосистема, Wi-Fi, технология распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.), 1,5 л (150 л. с.). Citycarver будет доступен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями.

Новый Audi A1 Citycarver поступит в продажу с осени. В Европе хетчбэк будет стоить примерно от 21 тыс. евро.





Mercedes- Shoo



AMG CLA45 Braking Brake

универсал с
ОГОНЬКОМ









В С-классе Mercedes-Benz представлен хэтчбэком A-Class, а также родственными седаном и универсалом CLA. Недавно появился заряженный хэтчбэк A45, а теперь представили спортивный универсал Mercedes-AMG CLA45 Shooting Brake.

Новый Mercedes-AMG CLA45 Shooting Brake предлагают в двух версиях. В базовом варианте 2,0-литровый турбомотор развивает 387 л. с., а в версии CLA45 S – 421 л. с. Пиковый крутящий момент составляет 480 и 500 Н·м, соответственно. В обеих модификациях предусмотрена спортивная выхлопная система

Универсал получил новую 8-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с в стандартной версии и 4,1 с – в CLA45 S. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч,

но при желании за доплату этот порог могут повысить до 270 км/ч. Этот универсал очень быстрый!

Конечно же, Mercedes-AMG CLA45 Shooting Brake является переднеприводным, а его ходовая и рулевое управление перенастроены. Оснащение включает адаптивные амортизаторы и систему изменения настроек шасси с шестью разными режимами. Диаметр тормозных дисков увеличен до 360 мм спереди и 330 мм – сзади.

Дизайн универсала стал более выразительным. Как и все современные модели от AMG, он получил широкую «зубастую» решетку радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Раскосые фары являются полностью светодиодными. Воздухозаборники в переднем бампере увеличены, появились аэродинамический обвес и

18-дюймовые легкосплавные диски. На крыше установлен немаленький спойлер. Жесткость кузова усилили специальными распорками в днище и под капотом.

В отделке салона использованы кожа и алькантара с ярко-красными вставками и швами. На педалях и порогах появились металлические накладки. У руля плоский обод снизу, а у цифровой панели приборов новая графика. Также универсал Mercedes-AMG получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. При этом спортивная модель остается практичной и обладает 505-литровым багажником.

Новый Mercedes-AMG CLA45 Shooting Brake поступит в продажу с осени. Стоимость заряженного универсала составит примерно от 55 тыс. евро.





Cadillac X

модернизация



KT5





Cadillac представлен в сегменте среднеразмерных внедорожников с 2004 году, а в 2016 году на смену модели SRX пришел Cadillac XT5. Теперь автомобиль прошел плановую модернизацию.

В дизайне XT5 преобладают грани, что неудивительно для современных Cadillac. Обновленная модель узнается, прежде всего, по свежей решетке радиатора: она хромирована в базовой версии и черная – в XT5 Sport. Узкие светодиодные фары растянуты на крылья. Обращает на себя внимание новый передний бампер. Сзади освежены фонари, напоминающие «кили» Cadillac 50-х годов. Базовое оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые

– предусмотрены в варианте Sport.

В салоне Cadillac XT5 предложены новые варианты внутренней отделки. В более дорогих версиях кожа сочетается с деревом либо вставками «под карбон». Внедорожник получил новый селектор трансмиссии. Циферблаты приборов разделены увеличенным экраном бортового компьютера, а на освещенной центральной панели установлен более современный 8,0-дюймовый сенсорный дисплей экраном мультимедийной системы CUE. В салонном зеркале может быть установлен экран камеры заднего вида. Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок.

Передние же кресла теперь дополнены подогревом во всех версиях. Список опций дополнили система ночного видения и беспроводная зарядка для смартфона.

Линейку двигателей расширил 2,0-литровый турбомотор мощностью 240 л. с., а 3,6-литровый атмосферный V6 с системой отключения цилиндров теперь развивает 314 л. с. Обе версии получили новый 9-ступенчатый «автомат», а привод может быть передним или полным.

Новый Cadillac XT5 поступит в продажу с сентября. Начальная стоимость внедорожника в США составит около 40 тыс. долларов.





MG ZS

электромобиль по прием



EV

млемой цене





Знаменитая британская марка MG обрела новую жизнь под крылом китайского концерна SAIC. Ее не только вернули на рынок после банкротства, но и постепенно расширяют модельный ряд невиданными ранее автомобилями. С 2017 года в линейке есть компактный вседорожник ZS, а теперь он получил электрическую версию.

Новый MG ZS EV весьма небольшой – достигает 4314 мм в длину при колесной базе в 2585 мм. У него весьма яркий и атлетичный дизайн с рельефными боковинами и расширенными задними крыльями. Новая широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. Нижняя часть

кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Оконная линия изогнута, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Электромобиль также получил особые 17-дюймовые диски с улучшенной аэродинамикой.

Салон декорирован искусственной кожей, присутствуют внутри и черные лакированные вставки. Трехспицевый руль с плоским ободом обшит перфорированной кожей. Вместо рычага трансмиссии – небольшой круглый селектор. Приборы глубоко врезаются в панель. Объем багажника равен 448 л.

Начальный MG ZS EV получил 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы, климат-контроль, камеру заднего вида, системы автоматического замедления и

контроля полосы движения. В более дорогой версии Exclusive добавлены панорамная крыша и система мониторинга «слепых» зон.

Электромотор MG ZS EV развивает 143 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 353 Н·м. С ним разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 140 км/ч. Аккумуляторная батарея на 44,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 260 км. Зарядить электромобиль MG от домашней электросети можно за 6 часов.

Новый MG ZS EV уже поступил в продажу в Европе и стоит от 23 300 евро. Для электромобиля это весьма невысокая цена.





Renault M RenaultSport



рекорд

Megane Sport Trophy-R



ДСМЕН



Заряженные версии от RenaultSport всегда отличались хорошими характеристиками и отточенной управляемостью. Новейший представитель этого «семейства» - Renault Megane RenaultSport Trophy-R, побивший рекорд круга для переднеприводных авто на трекке Нюрбургринг. Круг он проехал за 7 минут 40,1 секунды.

Удивительно, но для установления такого достижения повышать мощность двигателя не понадобилось. Новый Renault Megane RenaultSport Trophy-R оснащен все той же 1,8-литровой «четверкой» с турбонаддувом мощностью 300 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 400 Н·м. Прежней осталась и 6-ступенчатая механическая трансмиссия. Разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с, а максимальная скорость составляет

262 км/ч. Зато автомобиль получил облегченную титановую выхлопную систему.

Вообще, снижение веса стало ключевой задачей разработчиков. Масса Renault Megane RenaultSport Trophy-R снижена на 130 кг – до 1306 кг. У него карбоновые капот и часть обвеса. Специальный аккумулятор облегчен на 4,5 кг, а новый задний мост – на 32 кг. За доплату предложены 19-дюймовые колесные диски из углеволокна.

Заряженный хэтчбек получил управляемые задние колеса и новый дифференциал повышенного трения. У него перенастроена передняя подвеска и установлены спортивные амортизаторы hllins. Обязательными являются и тормозные диски Brembo диаметром 355 мм, а в качестве опции доступны карбоново-керамические механизмы.

От стандартной модели новичка можно

отличить по измененному аэродинамическому обвесу и воздухозаборнику на капоте. Кроме того, у автомобиля особый окрас.

Салон декорирован легкой алькантарой. Появились облегченные ковшеобразные спортивные сиденья первого ряда. А вот задних кресел теперь нет – их место занимает распорка, повышающая жесткость кузова. Впрочем, разработчики оставили мультимедийную систему с 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем и камеру заднего вида.

Всего выпускают лишь 500 Renault Megane RenaultSport Trophy-R по цене от 44 100 евро. Из них 30 хэтчбеков будут в особом исполнении – с карбоновыми колесными дисками и тормозами.





Volkswagen Cabriolet



B

h T-Roc



вседорожный кабриолет



В наши дни вседорожные кабриолеты стали редкостью, хотя первые модели повышенной проходимости не имели металлической крыши. Впрочем, ряд автопроизводителей все же работает над такими моделями. Так, на Франкфуртском автошоу представят новый Volkswagen T-Roc Cabriolet.

Парадоксально, но при длине 4268 мм двухдверный Volkswagen T-Roc Cabriolet получился даже длиннее стандартной пятидверной модели, а его колесная база увеличена до 2630 мм. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 9 с на скорости до 30 км/ч.

В анфас Volkswagen T-Roc Cabriolet мало чем отличается от собрата с металлической крышей. Широкая решетка радиатора в виде

улыбки сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть и полностью светодиодными. У автомобиля выражены передние и особенно задние колесные арки. Крышка багажника прикрыта заостренным спойлером. Версию с пакетом R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Компоновка салона остается знакомой. Так, трехспицевый руль с плоским ободом снизу позаимствован у Volkswagen Golf. За доплату может быть установлена цифровая панель приборов – большой 11,7-дюймовый дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней расположен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кабриолет Volkswagen

T-Roc является строго четырехместным, а объем его багажника – 284 л. Базовая версия получила технология автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а среди опций есть 400-ваттная аудиосистема.

Поначалу вседорожник будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.). Эти версии переднеприводные, но вскоре появятся 2,0-литровые полноприводные модификации. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Новый Volkswagen T-Roc Cabriolet поступит в продажу начала 2020 года. Стоимость базовой версии составит около 23 тыс. евро.





Honda

модернизация



Civic





Появившийся в 1972 году Honda Civic является кузнецом успеха японской марки на международной арене. Именно с этой моделью связаны первые успехи Honda в Европе и США. Уже выпущено свыше 20 миллионов Civic. С 2015 года в линейке десятое поколение Honda Civic и теперь седан и хэтчбек прошли обновление.

Honda Civic привлекает стремительным клиновидным профилем с приподнятой задней частью. При обновлении автомобиль получил новую решетку радиатора, которая по-прежнему образует «брови» над фарами. Передняя оптика также полностью новая и

теперь светодиодная уже в базовой версии. Кроме того, немного изменен дизайн переднего бампера, а сзади видны обновленные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки. Показания спидометра и тахометра выведены на дисплей. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном усовершенствованной мультимедийной системы. Также немного изменены клавиши блока аудиосистемы. Начальная комплектация теперь включает пакет активной безопасности Honda Sensing, включающий адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля

разметки и «слепых» зон.

Линейка двигателей Honda Civic широкая и зависит от страны продажи. На выбор предлагают бензиновые двигатели объемом 1,0 л (129 л. с.), 1,5 л (182 и 205 л. с.), 1,6 л (125 л. с.) и 2,0 л (160 л. с.). Особняком стоит 320-сильный заряженный Honda Civic Type R. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор CVT. У более мощных версий есть дифференциал повышенного трения.

Обновленный Honda Civic поступит в продажу с осени. Стоимость автомобиля – от 20 тыс. долларов.





Mercedes-

первѣ



-Benz EQV

й серийный электровэн





Электромобили понемногу завоевывают разные сегменты рынка. Это уже не только городские модели, но и вседорожники, купе и даже пикапы. Теперь же в Mercedes-Benz подготовили первый в мире серийный электрический микроавтобус EQV.

В основе Mercedes-Benz EQV лежит хорошо знакомый вэн V-Class, причем электрическую версию будут предлагать в двух вариантах по длине – 5140 и 5370 мм. С виду новичок практически не отличается от представленного весной предсерийного концепт-кара. Он получил раскосые светодиодные фары и фальшрадиаторную решетку с подсветкой, как у электромобиля Mercedes-

Benz EQC. Кроме того, установлены 18-дюймовые легкосплавные диски с улучшенной аэродинамикой.

В салоне отличий от Mercedes-Benz V-Class гораздо меньше. Электрический вэн предложен в версиях на шесть, семь или восемь мест, причем кресла второго ряда можно развернуть. К центральной панели прикреплен 10-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы со специфическими функциями вроде индикации зарядки или работы силовой установки.

Среди опций есть кожаный салон, Wi-Fi, 640-ваттная аудиосистема, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, электропривод пятой двери, системы автома-

тического замедления и соблюдения полосы движения.

Электромотор мощностью 204 л. с. позволяет развивать 160 км/ч. Новый электромобиль Mercedes-Benz получил литий-ионную аккумуляторную батарею на 90 кВт·ч, позволяющую проехать до 405 км. Функция быстрой зарядки позволяет подзарядить Mercedes-Benz EQV на 80% всего за 45 минут.

Новый Mercedes-Benz EQV покажут публике в сентябре на автошоу во Франкфурте. Вскоре после этого электровэн поступит в продажу в Европе по цене от 60 тыс. евро.





Audi RS

универсал с
характеристиками
спорткупе



6





С момента появления в 2002 году Audi RS6 был самым мощным в «семействе» заряженных моделей от спортивного подразделения Quattro. Поскольку в прошлом году показали новый Audi A6, то теперь пришло время для самой мощной его модификации.

Если Audi S6 теперь доступен и с дизелем, то у более мощного RS6 под капотом исключительно 4,0-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. Мощность повысили до 600 л. с., а пиковый крутящий момент – до 800 Н·м. С 8-ступенчатым «автоматом» разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а до 200 км/ч – 12 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 305 км/ч. Благодаря небольшой 48-вольтовой гибрид-

ной установке средний расход топлива снижен до 13,1 л/100 км.

Естественно, новый Audi RS6 получил фирменный постоянный привод Quattro, дополненный электронным дифференциалом. Также обязательными являются адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом. Ходовая перенастроена, а в качестве опции доступны карбоново-керамические тормоза.

Отличить заряженный универсал Audi можно по особой черной решетке радиатора, расширенным крыльям и аэродинамическому обвесу. Клиренс занижен и установлены 21-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса предложены за доплату. К тому же, дорожный просвет уменьшен на 20 мм, а спойлер на крыше увеличен.

Оптика полностью светодиодная, а за доплату может быть матричной.

В отделке салона сочетаются кожа, полированный алюминий и карбон. Конечно же, новый Audi RS6 Avant получил спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу. У цифровой панели приборов новая графика, появились и новые параметры вроде индикаторов мощности и давления наддува или времени разгона до 100 км/ч. Универсал остается практичным и обладает 565-литровым багажником.

Audi RS6 Avant нового поколения презентуют на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого универсал поступит в продажу по цене от 120 тыс. Со временем к универсалу присоединится и седан.







Технические характеристики Audi RS6 Avant

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4949/1886/1457
Колесная база, мм	2924
Объем багажника мин/макс, л	565/1680
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 5700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	800 при 2100-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/75
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности	8
Размер шин	275/35 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	13,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	120 000

Bugatti С

юбилею посвящается



entodiecì





В этом году марка Bugatti празднует свое 110-летие. Этой дате посвятили сразу несколько интересных моделей и спецверсий, а теперь к юбилею подготовили новый Bugatti Centodieci. Его название и переводится с итальянского и как «сто десять».

Впрочем, в истории марки уже был Bugatti EB110 1991 года и новичка постарались сделать похожим на эту модель. В стиле предка выдержаны воздухозаборники в переднем бампере, да и узкие диодные фары также выполнены в знакомом стиле. Кроме того, за боковыми окнами появились характерные круглые отверстия, как у EB110. Также предусмотрены аэродинамический обвес и оригинальные карбоновые колесные

диски. Двигатель прикрыт прозрачной крышкой капота. Сзади обращают на себя внимание огромное антикрыло и фонари на всю ширину кузова. Необычно, в два «этажа» расположены четыре выхлопных трубы.

В общем, Centodieci выглядит оригинально и самобытно и внешне имеет мало что общего с Bugatti Chiron, на основе которого построен. К слову, он легче модели-донора на 20 кг – весит 1975 кг.

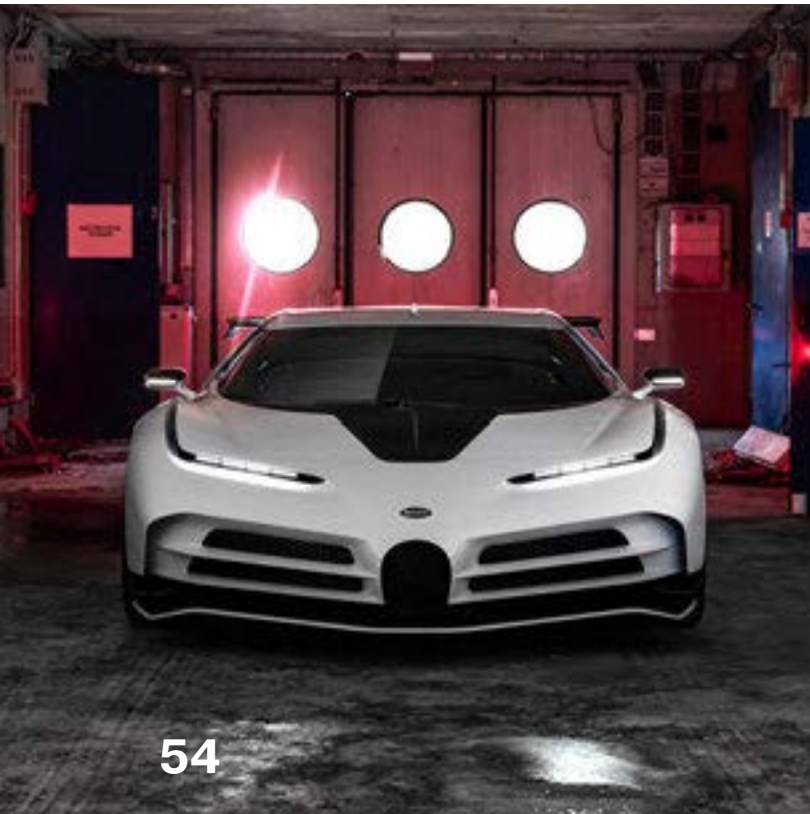
Фотографии салона не показывают, однако, скорее всего, внутреннее оформление не изменилось по сравнению с Chiron. Это значит, что в отделке сочетаются кожа и карбон, а водителя и пассажира разделяет оригинальная арка.

Bugatti Centodieci приводится в движение

знакомым 8,0-литровым W16 с четырьмя турбинами, но его мощностью увеличена до 1600 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 2,4 с, до 200 км/ч – 6,1 с, а до 300 км/ч – 13,1 с. Максимальная скорость ниже, чем у Chiron – ограничена на отметке в 380 км/ч.

В арсенале Centodieci полный привод, адаптивные амортизаторы и активная подвеска с изменяемым клиренсом. За замедление отвечают карбоново-керамические тормоза.

Новый Bugatti Centodieci выпускают ограниченной серией из 10 машин. Такой эксклюзив недешевый – цена купе составляет 8 миллионов евро.





Технические характеристики Bugatti Centodieci	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1975
Колесная база, мм	2711
Двигатель	
Рабочий объем, см3	7993
Тип	Бензиновый с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	W16
Количество клапанов/распредвалов, шт.	64/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	1600 при 7000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	1600 при 2000-6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	285/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,4
Максимальная скорость, км/ч	380
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	8 000 000

Mercedes-Benz GLE Coupe



enz

мена поколений





Mercedes-Benz пришел в сегмент купе-образных вседорожников в 2015 году с моделью GLE Coupe. За четыре года этот класс расширился и пополнился новыми моделями. Поэтому второму поколению придется активнее конкурировать, чтобы удержаться среди лидеров.

Вседорожник построен на современной платформе MHA и подрос до 4939 мм в длину и 2010 мм в ширину при колесной базе в 2935 мм. Новый Mercedes-Benz GLE Coupe стал изящнее на вид. Его крышу сделали элегантнее, а оконную линию – выше. Вместе с тем, передняя часть такая же, как и у обычного GLE. Решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой сочетается с крупными светодиодными фарами. Колесные арки стали более выпуклыми, а задняя часть заострена. Изящнее смотрятся и стреловидные фары.

Представлена и версия Mercedes-AMG GLE53, которая отличается широкой решеткой радиатора, аэродинамическим обвесом и 20-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 19-дюймовых.

Салон декорирован кожей в базовой версии. GLE Coupe внутри оформлен в духе всех современных Mercedes-Benz. На передней панели рядом расположены два 12,3-дюймовых дисплея: цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. Передние сиденья разделены широким трансмиссионным тоннелем. В GLE53 установлены спортивные кресла и руль.

На втором ряду место для ног увеличено на 60 мм. Вырос и объем багажника – до 655 л в обычном состоянии и 1790 л – со сложенными задними сиденьями.

Поначалу новый Mercedes-Benz GLE Coupe

будет доступен только с 3,0-литровыми турбированными «шестерками». Бензиновый двигатель развивает 367 либо 435 л. с., причем последний вариант устанавливают на GLE53 в паре с 22-сильным электромотором. Разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с. Турбодизели развивают 272 и 330 л. с. Позже появятся заряжаемый гибрид и мощная 4,0-литровая версия от AMG.

Все модификации оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Также в качестве опции доступны адаптивные амортизаторы и инновационная пневмоподвеска с возможностью отдельной регулировки каждого из колес.

Презентация Mercedes-Benz GLE Coupe состоится на Франкфуртском автосалоне в сентябре. В продажу он поступит с начала 2020 года по цене примерно от 75 тыс. евро.







Технические характеристики Mercedes-Benz GLE Coupe

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина, мм	4939/2010
Колесная база, мм	2935
Объем багажника мин/макс, л	655/1790
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2999
Тип основного двигателя	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	435 при 6100
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 1800-5800
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	22
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	75 000 – 100 000



Pagani Roadster

Чуаура er ВС

НАСТОЯЩИЙ ЭКСКЛЮЗИВ





Автомобили Pagani – действительно эксклюзивная продукция, ведь за 20 лет существования марки выпустили лишь несколько сотен купе и кабриолетов. Не будет массовым и новейший Pagani Huayra Roadster BC – запланирована ограниченная серия из всего 40 машин.

Как и купе Pagani Huayra BC, кабриолет оснастили 6,0-литровым V12 с двумя турбинами. Этот двигатель выпускает подразделение Mercedes-AMG, причем собирает его вручную один человек. После доработок мощность составила 800 л. с. при 5900 об/мин, а максимальный крутящий момент достиг невероятных 1050 Н·м при 2000 об/мин. В паре с мотором работает 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Разгон до 100 км/ч занимает около 2,9 с, а максимальная скорость превышает 370 км/ч.

Ходовую Pagani Huayra Roadster BC усовершенствовали. У автомобиля новые ры-

чаги подвески и доработанные регулируемые амортизаторы hlns. Замедляю кабриолет карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади.

Новый Pagani Huayra Roadster BC сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. У него четыре узкие фары и широкая «пасть» решетки радиатора. Интересно, что покупатель одновременно получит два типа складывающейся крыши – мягкую тканевую и жесткую карбоновую. Сзади по центру размещены четыре выхлопных трубы, а по краям кузова установлены по три круглых фонаря. Отличить новичка от стандартной версии можно по аэродинамическому обвесу и огромному заднему антикрылу. Они, кстати, увеличили прижимную силу до 500 кг при 280 км/ч.

Большинство кузовных панелей выполнены из нового легкого сорта карбона, а потому легче. Кабриолет Pagani весит всего

1250 кг, то есть он на 30 кг легче стандартной модели. Новые кованые колесные диски (20-дюймовые спереди, 21-дюймовые – сзади) также облегчены, что способствует снижению неподрессоренных масс.

В отделке салона на смену полированному алюминию пришел карбон, а кожа сочетается с замшей. Обод трехспицевого рулевого колеса скошен снизу. Циферблаты приборов по дизайну похожи на дорогие швейцарские часы, а вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Особого упоминания заслуживает рычаг трансмиссии с открытым механизмом кулисы. Также предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Новый Pagani Huayra Roadster BC покажут публике на шоу классических авто в американском Пейбл-Бич. Стоимость кабриолета составит 3,5 млн. долларов.









Технические характеристики Pagani Huayra Roadster BC

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1250
Колесная база, мм	2795
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5980
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 5900
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	1050 при 2000-5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	370
Стоимость автомобиля в США, долларов	3 500 000

Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid



ayenne Hybrid

гибридный флагман





Porsche Cayenne – самая удачная модель немецкой марки за последние годы. Не так давно линейку Cayenne расширила купеобразная версия, а теперь появился и самый мощный вариант Turbo S. Причем, как ни странно, это подзаряжаемый гибрид.

Новый Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid – один из самых мощных внедорожников в мире. Его 4,0-литровый V8 с двумя турбинами и электромотор суммарно развивают внушительные 680 л. с., а пиковый крутящий момент достигает 900 Н·м.

Благодаря системе помощи при резком старте этот тяжелый 2,5-тонный внедорожник разгоняется до 100 км/ч всего за 3,8 с. максимальная скорость ограничена на отметке в 295 км/ч. При этом средний расход

топлива заявлен на уровне 5,4 л/100 км, а на электротяге гибрид Porsche может проехать 40 км.

Как и Porsche Cayenne Turbo с этим же V8, S E-Hybrid получил адаптивные амортизаторы, активные стабилизаторы поперечной устойчивости, пневмоподвеску с изменяемым клиренсом и карбоново-керамические тормоза. За доплату предложены управляемые задние колеса.

Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid предложен как в стандартной версии, так и в более стремительном варианте Coupe. С виду его не сразу отличить от Cayenne Turbo, разве что 21-дюймовые диски иные да аэродинамический обвес немного изменен. Тормозные суппорты окрашены в салатовый либо желтый цвет. Оптика, естественно,

полностью светодиодная. За доплату предложена карбоновая крыша.

В салоне сочетаются кожа и полированный алюминий. У цифровой панели приборов несколько изменена графика, а меню мультимедийной системы получило новыми функциями вроде инфографики работы гибридной силовой установки. Список стандартного оборудования включает электропакет, камеру заднего вида, Wi-Fi, датчики дождя и света, адаптивный круиз-контроль, мощную 710-ваттную аудиосистему.

Новый Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid вскоре станет доступен для заказа в Европе. Стоимость составит от 170 тыс. евро за стандартную версию и 176 тыс. – за Cayenne Coupe.





Технические характеристики Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2535
Длина/ширина/высота, мм	4939/1989/1696
Колесная база, мм	2895
Колея передняя/задняя, мм	1680/1673
Клиренс (дорожный просвет), мм	162-245
Объем багажника, л	645/1605
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3996
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 1950-4500
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	136
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	285/40 R21 спереди, 315/35 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	295
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	5,4
Стоимость автомобиля, евро	170 000

BMW 1

революция



Series





Появившийся в 2003 году BMW 1 Series долгое время был белой вороной в С-классе – единственной заднеприводной моделью. Однако в конце концов руководство BMW сдалось и отказалось от подобной компоновки ради экономии средств. Новый BMW 1 Series переходит на передний привод.

Платформа у «единички» теперь общая с BMW 2 Series Active Tourer, X1 и X2. Хэтчбек теперь доступен исключительно в пятидверном исполнении и немного компактнее предшественника – 4319 мм в длину при колесной базе в 2670 мм. Масса уменьшена на 30 кг за счет использования в конструкции алюминиевых сплавов.

Новая компоновка повлияла на дизайн автомобиля: поскольку мотор расположен поперечно, то капот укорочен. Силуэт стал более стремительным – с клиновидной оконной линией и слегка приподнятой задней частью. Решетку радиатора увеличили в размерах, а фары стали более раскосые. За доплату оптика может быть полностью светодиодной. Боковины украшены выштамповками. Пятую дверь сверху прикрывает спойлер, а фонари стали более изогнутыми. Заряженную версию M135i можно отличить по аэродинамическому обвесу, двум хромированным выхлопным трубам, увеличенному переднему воздухозаборнику и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо

стандартных 16-дюймовых.

Салон 1 Series выполнен в традиционном стиле современных BMW. Здесь преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях. В M135i весь салон декорирован кожей, а педали украшены металлическими накладками. В базовом варианте установлены обычные циферблаты спидометра и тахометра, а за доплату доступна цифровая панель приборов. Можно выбрать и проекцию данных на лобовое стекло, причем в там отображаются даже данные навигационной системы.

Центральная панель BMW 1 Series теперь





больше повернута к водителю. В базовом варианте на ней установлен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive, а в более дорогих версиях он 10,25-дюймовый. Экран сенсорный, но также есть круглый джойстик и система голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они разделены друг от друга и рационально упорядочены.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда довольно упругие, но обладают хорошей боковой поддержкой. Модификация M135i получила спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и особое рулевое колесо.

Посадка стала чуть ниже, что вкупе с высокой оконной линией серьезно ухудшает обзорность. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то он занимает меньше места, чем «ручник», и это позволило увеличить подлокотник с боксом внутри.

Хотя новый BMW 1 Series стал меньше, пространство для ног на втором ряду увеличено на 33 мм, а над головой – на 19 мм. Хотя пассажиры ростом свыше 180 см все равно почувствуют недостаток места. Кроме того, салон чуть шире в районе плеч. Объем багажника увеличен до 380 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь может быть дополнена электроприводом с сенсор-

ным открытием.

Начальное оснащение хэтчбэка включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему с 6 динамиками, связь Bluetooth. Кроме того, установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. Список опций дополнили панорамная крыша, система бесключевого доступа со смартфона, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, 464-ваттная аудиосистема. Также доступны датчики света и дождя, системы слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы









движения и распознавания дорожных знаков.

Базовый BMW 1 Series получил 1,5-литровый 140-сильный бензиновый турбомотор. А вот во флагманском варианте M135i установлена 2,0-литровая «четверка» с двумя турбинами мощностью 306 л. с. Она обладает отличным крутящим моментом в 450 Н·м, доступным при 1750-4500 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов у нее предостаточно. Динамика также впечатляет: система помощи при резком старте позво-

ляет разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Правда, звук двигателя не настолько сочный, как у рядной «шестерки» предшественника. Зато расход топлива гораздо меньше – 8,5 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 116 л. с., а 2,0-литровый – 150 или 190 л. с. У 150-сильной версии тяги в достатке, ведь с 1750 об/мин доступны 350 Н·м крутящего

момента. Мотор стал тише и работает более плавно. С ним хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,4 с и развивает 216 км/ч. При этом он очень экономичный – 5,2 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе.

BMW M135i и 2,0-литровые дизельные версии получили 8-ступенчатый «автомат», а вот 1,5-литровые модификации доступны с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Самые



мощные варианты – полноприводные.

Конечно, изменение компоновки повлияло на поведение автомобиля. Он не настолько увлекателен в управлении, хотя и недостаточная поворачиваемость у него не слишком выражена благодаря электронному переднему дифференциалу. У полноприводных версий отличное сцепление с доро-

гой, хотя и переднеприводные хетчбэки в этом плане неплохи. Руль точный и достаточно информативный, а в M135i еще и острый. Заряженная версия обладает более жесткой подвеской, а потому меньше кренится в поворотах, но и комфорт езды страдает. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Шумоизоляция салона

значительно улучшена, а потому на трассе внутри тише, чем в модели прошлого поколения.

Новый BMW 1 Series управляется не столь интересно, но зато просторнее, экономичнее и практичнее предшественника. В Европе хетчбэк тоит от 28 200 евро, а вот заряженный M135i обойдется в 48 900 евро.

Технические характеристики BMW 1 Series

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1525/2085	1430/1950
Длина/ширина/высота, мм	4319/1799/1434	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	
Объем багажника мин/макс, л	380/1200	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	1995
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	306 при 5000	150 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1750-4500	350 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC	
Размер шин	225/40 R18	205/55 R16
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	8,4
Максимальная скорость, км/ч	250	216
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,5	5,2
загородный цикл	6,3	4,0
смешанный цикл	7,1	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	28 200 – 48 900	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Skoda S

освеженный флагман



Superb





Skoda Superb был флагманом чешской марки еще в 30-х годах. В 2001 году знаменитую модель возродили и с того времени выпустили уж около миллиона этих машин. Нынешнее поколение Superb на конвейере с 2014 года и теперь прошло плановое обновление.

Во внешнем виде Skoda Superb по-прежнему господствуют грани. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Освеженная модель легко узнается по новому «лицу». Фирменная решетка радиатора стала крупнее, а на «носу», как и ранее, расположен логотип Skoda. Новые стреловидные фары теперь светодиодные уже в

базовой версии, а за доплату могут быть матричными. Передний бампер стал массивнее (это удлинит лифтбэк до 4869 мм), а воздухозаборник в нем шире. Сзади обращают на себя внимание новые фонари, соединенные тоненьким хромированным молдингом. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Линейку расширили две новых версии. Skoda Superb Sportline узнается по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам, а вседорожный универсал Scout по увеличенному клиренсу и защитным пластиковым накладкам.

В салоне Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Материалы отделки

улучшены: в салоне присутствуют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Octavia. Во всех версиях оно обшито кожей, а на его ободе предусмотрены напльвы в районе хвата рук. В базовой версии установлены знакомые циферблаты приборов в классическом стиле, а вот за доплату впервые предложена цифровая панель приборов.

Широкая центральная панель увенчана новым сенсорным экраном мультимедийной системы (в зависимости от версии, его диагональ составляет 6,5, 8,0 или 9,2 дюймов). Обновленные клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально





упорядочены и к ним несложно привыкнуть.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Установка электромеханического стояночного тормоза с небольшим рычажком позволила увеличить передний подлокотник. Внутри его – вместительный бокс.

Козырь Superb – его внутреннее пространство. Пространство для ног – огромное, на уровне моделей классом выше. То есть, троим взрослым среднего роста и комплекции сзади совсем не тесно. Интересная

деталь: в задних дверях спрятано по фирменному зонтику.

Багажник также немаленький, его объем составляет 625 л. Со сложенными задними сиденьями получается внушительный 1760-литровый отсек. В более дорогих версиях предусмотрен электропривод, причем с сенсорным открытием – для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером.

Базовая комплектация Skoda Superb расширена и включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, 16-дюймовые легкосплавные диски, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики света и дождя. Обяза-

тельными являются 7 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Laurin&Clement добавлены 18-дюймовые диски, система бесключевого доступа, кожаный салон, камера заднего вида, электропривод передних и подогрев всех подогрев сидений, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Среди опций теперь есть система полуавтономного движения. Также за доплату доступны панорамная крыша, трехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, Wi-Fi, 610-ваттная аудиосистема, технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и









распознавания дорожных знаков.

Линейку моторов Skoda Superb открывает новая 1,5-литровая турбированная «четверка» с отключаемыми цилиндрами на 150 л. с. Выше в иерархии – 2,0-литровый двигатель, развивающий 190 либо 272 л. с. У более мощной версии максимальные 350 Н·м крутящего момента отныне доступны в более широком диапазоне 1700-5600 об/мин. Поэтому эластичность на высоте, но при этом и раскручивается двигатель неплохо.

Такой Superb разгоняется до 100 км/ч за 5,8 с и достигает 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 6,1 л/100 км.

Самый экономичный вариант с 1,6-литровым 120-сильным турбодизелем расходует в среднем 4,1 л/100 км. Также можно выбрать 2,0-литровые дизельные версии мощностью 150 и 190 л. с. Оба они очень тяговиты на «низах»: так у 190-сильной версии пиковый крутящий момент в 400 Н·м достигается при

1750 об/мин. То есть, обгон на трассе легко совершить, не понижая передачу. Правда, при разгоне этот турбодизель несколько шумноват. Разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость составляет 235 км/ч. При этом его расход топлива очень небольшой – 5,4 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. Также можно выбрать трансмиссию



с двумя сцеплениями. Она демонстрирует очень быстрые реакции, пусть на малых скоростях ощутимы толчки. Самые мощные версии можно выбрать и с полным приводом. Superb демонстрирует уверенную управляемость и легко контролируем. Его рулевое управление точное и достаточно информативное. Сцепление с дорогой хорошее и в переднеприводных версиях, а побороть недостаточную поворачиваемость помога-

ет технология XDS+, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах низкого качества. В качестве опции предложены адаптивные амортизаторы. В комфортном режиме езда ощутимо мягче, а в спортивном – она хоть и жесткая, но зато крены кузова уменьшаются. Кроме того, в этом случае еще и руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее.

Также неплохая шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне тихо. Skoda Superb уже поступил в продажу в Европе и там стоит от 27 тыс. евро. Вскоре производство модели наладят в Украине – на предприятии в закарпатском Соломоново. Также в ближайшее время линейку пополнит 218-сильный заряжаемый гибрид Skoda Superb.

Технические характеристики Skoda Superb			
Тип кузова	лифтбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1615	1480	1550
Длина/ширина/высота, мм	4869/1864/1468		
Колесная база, мм	2841		
Колея передняя/задняя, мм	1586/1574		
Клиренс (дорожный просвет), мм	149		
Объем багажника мин/макс, л	625/1760		
Диаметр разворота, м	11,1		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1598	1968
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	272 при 5600	120 при 3600	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1700-5600	250 при 1750-3500	400 при 1750-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	Дт/66	
Трансмиссия			
Тип привода	Полный	Передний	Передний
Коробка передач	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.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	215/55 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8	11,0	7,7
Максимальная скорость, км/ч	250	206	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,9	4,6	5,4
загородный цикл	6,1	3,9	4,1
смешанный цикл	7,1	4,1	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	27 000 – 42 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Lexus R

освежение



X





Появившийся в 1998 году Lexus RX стал одним из первооткрывателей сегмента среднеразмерных внедорожников премиум-класса. Он первым перешел к несущему кузову тогда, как большинство подобных моделей все еще были рамными. С 2015 года в производстве уже четвертое поколение Lexus RX, а теперь пришло время для его обновления.

Модернизацию прошли как стандартная версия, так и удлиненный семиместный вариант. В дизайне Lexus RX господствует

граненый стиль с обилием углов. Несомненно, сразу бросается в глаза огромная веретенообразная решетка радиатора – визитная карточка современных Lexus. Она слегка обновлена, а по бокам от нее увеличены вентиляционные отверстия. Новые и узкие светодиодные фары, напоминающие лезвия самурайских мечей. Они дополнены стреловидными ходовыми огнями. Капот и боковины профилированы, а оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. На крыше установлен немаленький спойлер, а

задние стойки разделены черными полосами. Обновленные каплевидные фонари соединены хромированной накладкой. Модификацию F Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу и 20-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В салоне преобладают горизонтальные линии. В отделке кожа традиционно сочетается с деревом, однако хватает и алюминиевых деталей. Естественно, сохранена и фирменная оптическая подсветка. Трех-





спицевое рулевое колесо весьма небольшое. В варианте F Sport оно обшито перфорированной кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Теперь во всех версиях предусмотрена новая цифровая панель приборов, причем в F Sport ее графика отличается. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель Lexus RX стала симметричной и немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен новый сенсорный дисплей мультимедийной системы: в зави-

симости от уровня оснащения его диагональ составляет 8 или 12,3 дюйма. Навигация в меню также может осуществляться с помощью джойстика Remote Touch, напоминающего по форме компьютерную мышь. Ниже размещены аналоговые часы, а под ними – клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Они рационально упорядочены.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла Lexus RX широкие и очень

мягкие, предусмотрена и функция их обогрева. В F Sport предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой: они, кстати, не менее комфортабельные. Посадка за рулем невысокая, а обзорность неплохая во всех направлениях. На высоком трансмиссионном тоннеле установлены подстаканники и немаленький подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места хватает. К тому же, кресла оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинки. Они также обогреваются во всех RX. Салон широкий, поэтому троим здесь свободнее. Объем багажника составляет 453 л в обычном состоянии и 1583 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь получила электропривод с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно пошевелить рукой у логотипа Lexus.

Комплектация Lexus RX традиционно богатая: в «базе» есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, датчики дождя и света аудиосистема, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также обязательными являются 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков. В версии Premium добавлены камеры кругового обзора, вентиляция передних кресел и люк в крыше. В перечне опций есть парковочный автопилот, два монитора с DVD-плеером для задних пассажиров, 835-ваттная аудиосистема с 15 динамиками.

Начальный Lexus RX200t оснащен 2,0-литровым 235-сильным турбомотором, но «четверку» предлагают только пятиместным









версиям. Выше в иерархии – Lexus RX350 с 3,5-литровым атмосферным V6 мощностью 295 л. с. при 6300 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 356 Н·м, но по-прежнему достигается при высоких 4600 об/мин. «Шестерка» работает очень тихо и без вибраций. Плавно, хоть и не всегда быстро, происходят и переключения передач и в новом 8-ступенчатом «автомате». Динамика осталась на прежнем уровне – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Расход топлива составляет 14,3 л/100 км в городском цикле и 7,7 л/100 км – в загородном.

Гораздо более экономичным является

гибридный вариант RX450h. Здесь V6 работает вместе с двумя электромоторами и суммарно они развивают 308 л. с. Такой RX «употребляет» в среднем 5,3 л/100 км и разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с.

Как и прежде, на первом месте у Lexus RX стоит комфорт. Подвеска вседорожника перенастроена и стала еще мягче, а потому даже на дорогах плохого качества неровности мало ощутимы. Правда, и крены в скоростных виражах дают о себе знать. Руль очень легкий и его вполне можно вращать несколькими пальцами, хотя информативность у него не самая лучшая. Полный привод дополнен системой изменения

вектора тяги, поэтому не только обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но и уменьшает недостаточную поворачиваемость. В салоне очень тихо даже при 150 км/ч – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Модификацию F Sport постарались сделать интереснее в управлении. Вот почему она получила адаптивные амортизаторы, помогающие уменьшить нежелательные движения кузова. В спортивном режиме они становятся более жесткими, а рулевое управление в этом случае острее.

Обновленный Lexus RX поступает в продажу с осени. В США вседорожник стоит от 45 тыс. долларов.

Технические характеристики Lexus RX350

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1983
Длина/ширина/высота, мм	4890/1895/1720
Колесная база, мм	2790
Колея передняя/задняя, мм	1630/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	453/1583
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3501
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	295 при 6300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, VSC, Hill Assist Control, TRAC
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	235/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	14,3
загородный цикл	7,7
смешанный цикл	10,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	45 000 – 57 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mazda CX-30

пополнение в линейке





Линейка моделей повышенной проходимости Mazda растет и расширяется. Новейшее пополнение в ней – новая Mazda CX-30, занявшая нишу между CX-3 и CX-5. У многих может возникнуть вопрос, почему же тогда автомобиль не назвали CX-4. Оказывается, модель с таким названием уже существует на китайском рынке, поэтому было решено придумать новое обозначение.

Вседорожник использует платформу Mazda 3 и позаимствовал ряд его узлов и агрегатов. При этом он компактнее собрата – достигает 4395 мм в длину при меньшей колесной базе в 2655 мм. Для своих размеров автомобиль получился довольно-таки легким:

базовая версия весит 1320 кг.

По дизайну новая Mazda CX-30 очень схожа с «тройкой» и ее внешний вид также выполнен в фирменной стилистике Kodo. У автомобиля плавные обводы кузова и длинный капот. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими раскосыми фарами. Оптика светодиодная уже в базовой версии, стандартными являются и 16-дюймовые легкосплавные диски. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты широкими защитными пластиковыми накладками. В отличие от Mazda 3 задние стойки сделали тоненькими, что призвано улучшить обзорность. Продолговатые фары высоко посажены, а пятая дверь свер-

ху прикрыта спойлером.

В салоне довольно качественные материалы отделки. В более дорогих версиях предусмотрены кожа и черные лакированные вставки. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей во всех версиях, 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. Во всех Mazda CX-30 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 и они рационально расположены.

У рулевой колонки Mazda CX-30 широкий диапазон регулировок по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья в базовой версии изменяется высота. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом они очень комфортабельные. В начальной версии есть и подогрев. Посадка весьма низкая, как для вседорожника, а водителя и пассажира разделяет высокий центральный тоннель. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног достаточно, а вот запас над головой может показаться недостаточно людям ростом свыше 180 см.

К тому же, сидящий по центру пассажир будет несколько стеснен из-за трансмиссионного тоннеля. Объем багажника составляет 430 л в обычном состоянии и 1406 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация Mazda CX-30 довольно богата. Предусмотрены электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистема с 8 динамиками, парктроник, датчики света и дождя, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, распознавания дорожных знаков, контроля разметки и «слепых» зон. В самой дорогой версии добавлены система доступа без ключа, спутниковая навигация, камеры кругового обзора, мощная аудиосистема Bose. Список опций включает электропривод пятой двери и систему определения усталости водителя.

Поначалу на выбор доступны два двигателя. Знакомый 2,0-литровый бензиновый мотор предложен в исполнении на 122 л. с. и дополнен «умеренной» гибридной силовой установкой. Благодаря ей расход топлива – всего 6,2 л/100 км в смешанном цикле. Пусть мотор и не самый мощный для своего объема, зато обладает неплохим крутящим моментом в 213 Н·м при 4000 об/мин «Четверка» настроена на экономичность, а потому ее характер спокойный и для достижения лучших результатов ее необходимо раскручивать. Разгон до 100 км/ч занимает 10,6 с.

Позже предложат 180-сильную компрессорную версию этого мотора. Она, кстати, получит интересную технологию двойного зажигания – от свечи и от сжатия (как в дизелях). Есть и традиционный турбодизель – 1,8-литровый 116-сильный. Он выглядит предпочтительнее благодаря щедрому крутящему моменту в 270 Н·м уже при 1600 об/мин. К тому же, разгон не особо хуже, чем у бензиновой версии – 10,8 с до 100 км/ч. А расход топлива существенно ниже – в среднем 5,1 л/100 км.

На выбор будут доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Полный привод предложен за доплату. Автомобиль больше рассчитан на легкое бездорожье, ведь клиренс у него небольшой – 170 мм.

Автомобиль отличается неплохой управляемостью и по повадкам схож с Mazda 3. Разве что из-за повышенного центра тяжести и более длинноходной подвески крены кузова в поворотах чуть больше, но зато и езда комфортнее. Рулевое управление точное, наполнено тяжестью и достаточно информативное. У полноприводных версий, конечно же, лучше сцепление с дорогой. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне тихо.

Новая Mazda CX-30 поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника составит от 25 тыс. евро.





Технические характеристики Mazda 3

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1320	1344
Длина/ширина/высота, мм	4395/1795/1540	
Колесная база, мм	2655	
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника, л	430/1406	
Диаметр разворота, м	11,3	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	1759
Тип	Бензиновый	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	122 при 6000	116 при 4000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	213 при 4000	270 при 1600-2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Дт/51
Трансмиссия		
Тип привода	Передний или подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. механическая или 6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	205/60 R16	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6 (11,2)*	10,8
Максимальная скорость, км/ч	187 (187)	182
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	6,2 (6,6)	5,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	25 000 – 35 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	
*В скобках – данные для версии с автоматической трансмиссией		

BMW 3 Ser



ries Touring

СТИЛЬНО И ПРАКТИЧНО





BMW 3 Series – одна из самых массовых моделей премиум-сегмента. С 1972 года произведено свыше 15,5 миллиона автомобилей, что является неплохим показателем. Наряду с седанами в Европе пользуются спросом и универсалы Touring, выпускаемые с 1987 года. Теперь в продажу поступает новый BMW 3 Series Touring поколения в кузове G20.

Универсал BMW 3 Series сохраняет классические пропорции с длинным капотом и высокой оконной линией. Сохранен и фирменный наклон задних стоек. Хотя отличить седан BMW от предшественника нетрудно,

особенно в анфас. Традиционная разделенная решетка радиатора увеличена в размерах, а фары теперь более узкие и с полностью светодиодной оптикой. Боковины стали менее профилированными. Заднее стекло сверху прикрывает спойлер. По краям кузова размещены тоненькие изогнутые фонари. Автомобиль с пакетом M Performance можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Платформа CLAR позаимствована у старших BMW 5 и 7 Series. Универсал подрос сразу на 85 мм (до 4709 мм), а его колесная

база прибавила 41 мм – до 2851 мм. Но поскольку конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, то массу удалось уменьшить на 10 кг.

В салоне BMW 3 Series Touring улучшены материалы отделки, а подсветка теперь светодиодная. Здесь по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо BMW 5 Series. В более дорогих версиях приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.





Центральная панель, как и прежде, повернута к водителю, но теперь больше наклонена. Дисплей мультимедийной системы iDrive стал крупнее: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8,8 или 10,25 дюйма. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а в качестве опции доступна система распознавания жестов. Ниже находится ниша, где за доплату установят беспроводную зарядку для смартфонов.

Передние кресла BMW 3 Series Touring стали комфортнее, а у опционных спортивных сидений в версии с пакетом M Performance улучшена боковая поддержка. Подогрев

предусмотрен уже в базовой версии. Водитель и передний пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Широкий центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи с USB-разъемом.

Сзади несколько увеличено пространство для ног, а место над головой осталось на уровне предшественника. Теперь здесь не тесно пассажирам ростом 185 см. Салон сделали чуть шире, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Объем багажника увеличен до 500 л в обычном состоянии и 1510 л – со сложенными задними креслами. Погрузочный проем стал шире, а для

крепления поклажи теперь предусмотрены специальные рельсы. Пятая дверь отныне может быть дополнена электроприводом с датчиком открытия.

Начальная комплектация BMW 3 Series Touring расширена и теперь включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света, 100-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В версии Advantage добавлены трехзонный климат-контроль, парктроник и спутниковая навигация. Среди опций теперь есть парковочный автопилот, система доступа в авто с помощью смартфона, Wi-Fi, камеры кругового обзора, 464-ваттная аудиосистема, система полуавтономного движения.

На первых порах предложат на выбор пять двигателей двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Базовая бензиновая «четверка» объемом 2,0 л развивает 184 л. с., также есть ее 258-сильный вариант. У более мощного турбомотора пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м при 1550–4400 об/мин, так что он эластичен и очень тяговит в широком диапазоне оборотов. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Такой BMW 3 Series Touring достигает 100 км/ч за 5,9 с, а его максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. Кроме того, он стал экономичнее: в городском цикле расход топлива составляет 7,7 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км.

Новый 2,0-литровый турбодизель предложен в версиях на 150 и 190 л. с., а 3,0-литровый – 265 л. с. У более мощной версии пиковые 580 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. «Шестерка» работает очень тихо и плавно и не сразу заметно, что это дизель. При этом динамика очень









даже неплохая – 5,4 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. В городе такой универсал расходует 6,5 л/100 км, а на шоссе – 5,1 л/100 км.

Четырехцилиндровые турбодизели доступны с 6-ступенчатой механической трансмиссией, но подавляющее большинство «троек» оснащают 8-ступенчатым «автоматом». Он работает более плавно, чем ранее. За доплату предложен полный привод.

Универсал BMW 3 Series сохраняет традиционно увлекательную управляемость.

Рулевое управление автомобиля точное, информативное и приятно наполнено тяжестью. Независимо от типа привода он демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Пакет M Performance включает дифференциал повышенного трения, который борется с недостаточной поворачиваемостью. Крены кузова в поворотах небольшие, однако за это приходится расплачиваться слишком упругой ездой. Улучшить комфорт езды могут опционные адаптивные аморти-

заторы. Шумоизоляция салона улучшена, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW 3 Series Touring поступит в продажу в Европе с сентября и будет стоить от 42 тыс. евро. Позже линейку расширят бензиновая версия M340i с 3,0-литровой турбированной «шестеркой» мощностью 374 л. с. и 292-сильный заряжаемый гибрид BMW 330e.

Технические характеристики BMW 3 Series Touring

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1650/2185	1820/2350
Длина/ширина/высота, мм	4709/1827/1445	
Колесная база, мм	2851	
Колея передняя/задняя, мм	1589/1604	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	500/1510	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	2993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	258 при 5000	265 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1550-4000	580 при 1750-2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/59	Дт/59
Трансмиссия		
Тип привода	задний	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	225/50 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9	5,4
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,7	6,5
загородный цикл	5,7	5,1
смешанный цикл	6,4	5,6
Стоимость автомобиля в Европе, евро	42 000 – 56 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Cadillac

редкий и быстрый зверь



CT6-V





Двигатели V8 являются традиционными для Cadillac и поначалу флагман марки удивил отсутствием версии с «восьмеркой». Впрочем, это было временно, ведь полностью новый двигатель был в разработке. И первым его получил заряженный седан Cadillac CT6-V.

С виду новый Cadillac CT6-V не сразу отличить от стандартной версии, ведь выглядит он довольно сдержанно. В дизайне традиционно преобладают грани и углы. Капот седана очень длинный, а салон сдвинут назад. Тоненькие светодиодные фары растянуты на крылья. У CT6-V особая ре-

шетка радиатора и увеличенный воздухозаборник в переднем бампере. Исчезли практически все хромированные детали, зато появились черные 20-дюймовые диски и аэродинамический обвес. Сзади появился карбоновый спойлер, а по краям кузова размещены Г-образные фонари. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В конструкции Cadillac CT6 очень широко использованы алюминиевые сплавы, поэтому большой седан длиной 5181 мм с тяжелым V8 и полным приводом весит не так уж и много – 2080 кг.

В салоне Cadillac CT6-V отличий от стандартной модели еще меньше. В глаза бросаются разве что карбоновые детали, разбавляющие кожаную отделку. На четырехспицевом рулевом колесе – свыше 20 кнопок, отвечающих за управление аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Показания приборов выводятся на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей и проецируются на лобовое стекло. А в салонное зеркало выводится изображение с камеры заднего вида.

На широкой центральной панели установлен 10,2 дюймовый экран мультимедийной





системы CUE. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрены круглый джойстик и сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Они также выполнены сенсорными, то есть для их срабатывания достаточно легкого касания. Такая же кнопка открывает и перчаточный ящик.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья Cadillac CT6-V регулируются с помощью электропривода. Спортивные передние кресла обладают улучшенной боковой поддержкой, но при этом очень комфортабельные. Они получили подогрев, вентиляцию и функцию массажа, обогревается и

руль. На высоком центральном тоннеле установлен оригинальный Т-образный селектор трансмиссии, а рядом – подлокотник с боксом внутри. Предусмотрена и беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду очень щедрое (даже по меркам F-класса) пространство для ног – около метра. Над головой также места немало. К тому же, задние сиденья регулируются с помощью электропривода: могут сдвигаться назад на 80 мм, изменяется и угол наклона их спинок. Они также дополнены подогревом, вентиляцией и режимом массажа. А вот багажник относительно небольшой – 433 л.

Комплектация Cadillac CT6-V очень бога-

тая и включает систему доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему Bose с 34 (!) динамиками, Wi-Fi, камеры кругового обзора с возможностью записи изображения, датчики света и дождя, парковочный автопилот, парктроник, панорамная крыша, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами, ночного видения и соблюдения полосы движения.

Новый 4,2-литровый V8 оснащен четырьмя клапанами на цилиндр (что нетипично для США) и двумя турбинами. Двигатель развивает приличные 550 л.с. при 5000 об/мин. Он очень отзывчивый, а турбопауза почти неощутима. Огромные 865 Н·м крутящего момента доступны при довольно высоких 3400 об/мин, но 90% его в распоряжении с 2000 об/мин. При этом мотор на удивление тихий, даже несмотря на спортивную выхлопную систему. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Вместе с тем, благодаря системе отключения цилиндров расход топлива довольно-таки умеренный: 15,7 л/100 км в городском цикле и 10,7 л/100 км – в загородном.

Новая и 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия: она переключает передачи быстро и практически незаметно. Обязательным является и полный привод, обеспечивающий лучшее сцепление с дорогой.

Естественно, у Cadillac CT6-V перенастроены подвеска и рулевое управления. Тем не менее, даже заряженный Cadillac традиционно ставит на комфорт и его подвеска плавно поглощает большинство выбоин. Это заслуга адаптивных амортизаторов, они же в спортивном режиме уменьшают и крены в поворотах. А управляемые задние колеса обеспечивают ему завидную маневренность – диаметр разворота составляет 11,4 м. На





больших скоростях они существенно уменьшают недостаточную поворачиваемость. Руль стал тяжелее, он точный и информативный. Также следует отметить качественную шумоизоляцию: в салоне очень тихо

даже при 150 км/ч. Тормоза Brembo обеспечивают отличное замедление.

Всего выпустят лишь 725 Cadillac CT6-V, причем 600 из них уже раскуплены. Стоимость седана – от 88 800 долларов. Впрочем, на

этом история V8 Blackwing не закончится, ведь стандартный CT6 в версии Platinum получил дефорсированную 500-сильную версию этого мотора.



Технические характеристики Cadillac CT6-V

Тип кузова	седан
Число дверей/мест	4/5
Снаряженная масса, кг	2080
Длина/ширина/высота, мм	5181/1880/1470
Колесная база, мм	3110
Колея передняя/задняя, мм	1608/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника, л	433
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4192
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	865 при 3400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/74
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт	8
Размер шин	245/40 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	15,7
загородный цикл	10,7
смешанный цикл	13,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	88 800 – 95 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Honda In

пре



Insight

ображение





Honda Insight появился в 1999 году и стал одним из первых массовых серийных гибридов на рынке. С того времени каждое новое его поколение было не таким, как предыдущее. Если дебютная модель была купе, то Insight второго поколения стал пятидверным хэтчбэком. Теперь в продаже уже третий Honda Insight и он уже седан. Модель пришла на смену гибриднему Honda Civic.

Мало того, у нового Civic позаимствовали и платформу. Нынешний Insight сопоставим с ним по размерам и крупнее предшественников – 4663 мм в длину при колесной базе

в 2700 мм. Весит автомобиль относительно немного – 1353 кг. Снизить массу призван капот из алюминиевых сплавов.

Дизайн же выдержан в духе старшего Honda Accord. У него динамичный профиль с аркообразной линией крыши и короткими свесами кузова. Решетка радиатора украшена хромированной балкой, образующей своеобразные «брови» над продолговатыми фарами. Оптика, кстати, теперь светодиодная уже в базовой версии. Начальный Insight получил 16-дюймовые легкосплавные диски, а во флагманской версии Touring колеса 17-дюймовые. Оконная линия слегка изо-

гнута, а задние крылья расширены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены стреловидные фонари.

В салоне Honda Insight неплохие материалы внутренней отделки со множеством черных лакированных поверхностей. Трещиноватое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. На панели приборов циферблат спидометра сочетается с 7,0-дюймовым дисплеем, на который выведен индикатор работы гибридной установки.

Наклоненная центральная панель Honda





Civic увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Вместо рычага трансмиссии – набор клавиш. Рядом с ними – ниша для мобильного телефона с USB-разъемами.

У рулевой колонки Honda Insight изменяются высота и глубина, а у водительского кресла широкий диапазон регулировок. Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Посадка довольно невысокая. Стандартным является и электромеханический стояночный тормоз. Это позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.

Задние сиденья расположены выше передних, ведь под ними спрятана батарея. Поэтому пассажиры ростом свыше 185 см почувствуют недостаток места над головой. А вот для ног пространства хватает. Объем багажника составляет 427 л, как и у седана Civic.

Начальная комплектация Honda Insight включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света, 160-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. У всех Insight – 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Флагманский вариант Touring добавляет кожаный салон, электропривод и подогрев передних сидений, панорамную крышу, спутниковую навигацию, 450-ваттную аудиосистему.

Гибридная силовая установка Honda Insight состоит из 1,5-литрового 107-сильного бензинового двигателя и электромотора мощностью 129 л. с. Суммарно они развивают 151 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 267 Н·м. При этом он работает практически неслышно и лишь на больших оборотах отзывается звуком. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 193 км/ч. Интересно, что при езде по городу бензиновая «четверка» большую часть времени выполняет роль мотор-генератора – вырабатыва-



ет электричество. Автомобиль он приводит в движение только на больших скоростях. Поэтому в городском цикле расход топлива меньше, чем в загородном – 4,6 л/100 км против 5,2 л/100 км.

Примечательно, что традиционной коробки переключения передач у Insight нет, как и у электромобилей. Правда, и батарея небольшая (всего 1,2 кВт·ч), а потому больше 2 км в электрическом режиме проехать

не получится.

Настройки ходовой Honda Insight – компромисс между комфортом и управляемостью. Руль точный и даже приятно наполнен тяжестью, хотя больше обратной связи ему не помешало бы. Подвеска мягко поглощает большинство дорожных неровностей, но при этом крены кузова небольшие. С недостаточной поворачиваемостью борется система векторизации тяги. На больших

скоростях в салоне тихо благодаря системе активного подавления звуковых помех. Honda также получила систему регенеративного торможения, причем ее интенсивность можно настраивать.

Новый Honda Insight уже продается в Японии и Северной Америке. Купить гибрид Honda можно по цене от 23 700 долларов.

Технические характеристики Honda Insight

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1353
Длина/ширина/высота, мм	4663/1819/1410
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1505/1530
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	427
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1497
Тип основного двигателя	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	107 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	134 при 5000
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	129
Суммарная мощность, л. с.	151
Суммарный крутящий момент, Н·м	267
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-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.	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA, TPMS
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	193
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	4,6
загородный цикл	5,2
смешанный цикл	4,9
Стоимость автомобиля в США, долларов	23 700 – 28 900
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Subaru Outback

УНИВЕРСАЛ



utback

иверсал для бездорожья





Универсалы повышенной проходимости – «конек» Subaru. Первая подобная модель, Leone, появилась еще в 1972 году, а с 1994 года выпускают Subaru Outback. В этом году модель празднует свое 25-летие и за четверть века выпущено свыше 2 миллионов универсалов. К юбилею подготовили новый Subaru Outback шестого поколения.

Как и прежде, в основе Subaru Outback лежит седан Legasy. Интересно, что с виду новичок не слишком-то разительно отличается от предшественника. У него знакомый силуэт, разве что оконная линия стала чуть

выше. Широкая шестиугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами, дополненными С-образными ходовыми огнями. Колесные арки выпуклые, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Стандартное оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а 18-дюймовые предложены за доплату. На крыше установлены рейлинги для багажника. Верхняя кромка пятой двери дополнена спойлером, а по краям кузова сзади размещены продолговатые фонари. Бампер довольно сильно выступает, а из-под него выгляды-

вают две хромированные выхлопные трубы.

Несмотря на всю схожесть с предшественником, Subaru Outback построен на полностью новой платформе SGP, позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 70%. Он также немного подрос – до 4860 мм в длину при колесной базе в 2745 мм.

В салоне господствуют прямые линии и грани. Материалы отделки улучшены и появились черные лакированные вставки, а в более дорогих версиях предусмотрена кожа Наппа. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Subaru Legasy и Impreza. Внутри спидометра находится указатель уровня





топлива, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

В начальной версии на наклоненной центральной панели установлены два дисплея, а во всех остальных Outback большую ее часть занимает огромный 11,6-дюймовый сенсорный монитор. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля существенно уменьшено. Интересно, что в салоне теперь 8 подстаканников и 4 USB-порта.

Рулевая колонка Subaru Outback регули-

руется по высоте и глубине. Передние сиденья расположены выше, чем в обычных универсалах. Благодаря тоненьким стойкам крыши обзорность во всех направлениях хорошая. Кресла широкие и мягкие, а также неплохо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле предусмотрен широкий подлокотник с боксом, в котором поместится средних размеров планшет.

На втором ряду пространство для ног прибавило 35 мм, увеличен и запас над головой. Салон достаточно широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым средней комплекции здесь не тесно. Объем багаж-

ника составляет 559 л в обычном состоянии и 2143 л – со сложенными задними сиденьями. Погрузочный проем стал шире, а в самых дорогих версиях пятая дверь получила электропривод с датчиком открытия.

Начальная комплектация Subaru Outback включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль и камеру заднего вида. Также обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Самый дорогой Outback Touring XT добавляет электропривод, подогрев и вентиляцию передних сидений, обогрев задних кресел и руля, люк в крыше, мощную аудиосистему Harman/Kardon с 12 динамиками, Wi-Fi. Также в этом случае есть технология мониторинга «слепых» зон и система слежения за усталостью водителя, способна запоминать параметры пяти разных людей.

Начальный двигатель знаком по предшественнику. Оппозитная «четверка» объемом 2,5 л теперь развивает 182 л. с. при 5800 об/мин. Крутящий момент остался прежним (236 Н·м) и достигается при довольно высоких 4400 об/мин. Поэтому если автомобиль загружен и поднимается на гору, то тяги двигателя не хватает. Разгон до 100 км/ч занимает 9 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. Расход топлива остался на прежнем уровне: 9 л/100 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном.

На смену 3,6-литровой «шестерке» пришел 2,4-литровый 260-сильный турбомотор, знакомый по флагманскому Subaru Ascent. У него довольно спокойный характер, практически нет турбопаузы и гораздо больше тяги. Максимальные 375 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2000-4800 об/мин. Он даже способен бук-





сировать полутонатонный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 6,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. При этом у турбированного Outback умеренный расход топлива – 10,2 л/100 км в городе и 7,8 л/100 км – на трассе.

Бесступенчатый вариатор CVT Lineartronic демонстрирует не очень быстрые реакции. В ручном режиме он имитирует 8-ступенчатый «автомат». Обязательным является и постоянный полный привод. Outback очень хорошо проявляет себя на бездорожье –

лучше многих вседорожников. У него высокий (220 мм) дорожный просвет и специальный вседорожный режим X-Mode. Также установлена система помощи на крутом спуске.

Благодаря четырем ведущим колесам сцепление с дорогой отличное. Кроме того, предусмотрена система распределения вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения и помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление стало точнее и немно-

го информативнее. Подвеска остается мягкой и длинноходой, но при этом новые стабилизаторы поперечной устойчивости уменьшили крены кузова в поворотах. В универсала также улучшена шумоизоляция салона и установлены более эффективные тормоза.

Новый Subaru Outback поступит в продажу с осени. Известно, что в США универсал повышенной проходимости будет стоить от 27 600 долларов.

Технические характеристики Subaru Outback

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	1646	1773
Длина/ширина/высота, мм	4860/1854/1679	
Колесная база, мм	2745	
Колея передняя/задняя, мм	1570/1595	
Клиренс (дорожный просвет), мм	220	
Объем багажника, л	559/2143	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2457	2390
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	Оппозитно, 4	
Количество клапанов/распредвалов	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	182 при 5800	260 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	236 при 4400	375 при 2000-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC	
Количество подушек безопасности, шт	8	
Размер шин	225/65 R17	225/60 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	6,6
Максимальная скорость, км/ч	200	210
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,0	10,2
загородный цикл	7,1	7,8
смешанный цикл	8,1	9,1
Стоимость автомобиля (в США), долларов	27 600 – 39 700	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-

третья глава



-Benz GLS





Mercedes-Benz пришел в сегмент больших вседорожников в 2006 году с моделью GL. Модель создавали, в первую очередь для американского рынка и даже выпуск ее наладили в США. С 2015 года вседорожник переименовали в GLS и теперь в производство поступает уже третье его поколения.

Новый Mercedes-Benz GLS построен на модульной платформе MHA, как и седаны S-Class и E-Class. Он подрос на 83 мм в длину (до 5213 мм), а колесная база увеличена на 60 мм – до 3135 мм. Масса при этом осталась на прежнем уровне, ведь в кон-

струкции использованы легкие алюминиевые сплавы – из них выполнены капот, передние крылья и часть деталей подвески. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,32.

Вседорожник сохраняет узнаваемый солидный дизайн. Как и у младшего брата GLE, формы стали более плавными, а линии кузова – скругленными. Хотя знакомый профиль с практически вертикальными задними стойками остается. Фирменная широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Крупные фары украшены изогнутыми ходо-

выми огнями. Оптика полностью светодиодной, а за доплату может быть адаптивной и с активной матрицей, регулирующей пучок света. Капот стал более рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Узкие стреловидные фонари соединены хромированным молдингом. Для GLS доступен пакет AMG Line с измененной передней частью, обвесом и 21-дюймовыми легкосплавными дичками вместо стандартных 19-дюймовых.

В салоне улучшены и так неплохие материалы отделки, причем кожа и алюминий присутствуют уже в начальной версии. Обращают на себя внимание тоненькие





полоски диодной подсветки (ее цвет может меняться) и целый ряд вентиляционных дефлекторов. На трехспицевом рулевом колесе появились небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии.

По примеру всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы сгруппированы в один блок. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть еще

одна сенсорная панель, предусмотрено и голосовое управление. В салоне теперь может быть от 9 до 11 USB-портов и три беспроводных зарядки для смартфонов.

Передние кресла Mercedes-Benz GLS в базовой версии получили электропривод с памятью регулировок и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, а еще у них улучшена боковая поддержка. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. Подлокотники прячут бокс, а подстаканники получили функции подогрева и охлаждения напитков.

На втором ряду стало еще просторнее,

ведь пространство для ног прибавило 86 мм. Теперь можно выбрать не только трехместный диван, но и два отдельных кресла с электроприводом и подогревом. В любом случае предусмотрены горизонтальная регулировка и изменяемый угол наклона спинок. Третий ряд теперь рассчитан на взрослых ростом до 194 см.

Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 355-литровый багажник. Если сложить третий ряд, то его объем возрастает до 890 л, а если и второй – то до 2400 л. Кстати, теперь все сиденья сразу можно сложить нажатием одной кнопки. Пятая









дверь, естественно, оснащена электроприводом

Комплектация Mercedes-Benz GLS расширена и теперь включает систему доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического за-

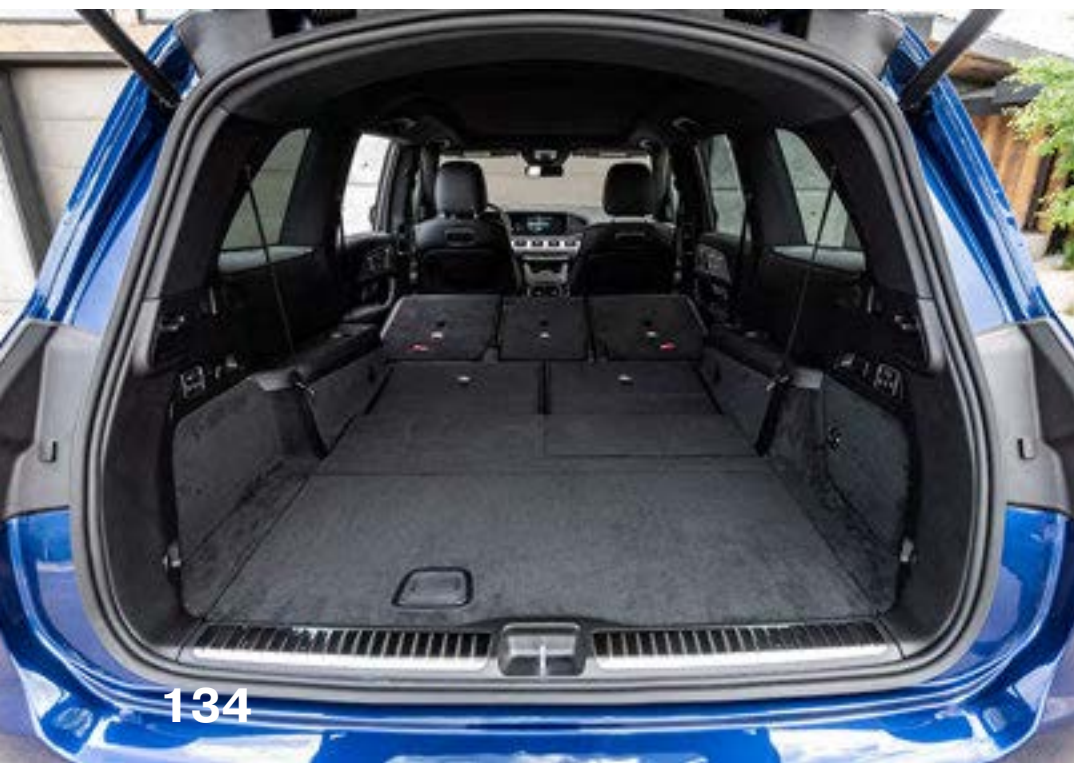
медления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Пакет Premium Plus Executive добавляет вентиляцию и функцию массажа для сидений первого и второго ряда. Список опций теперь включает пятизонный климат-контроль, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения.

Поначалу для GLS предложат четыре разных двигателя. Начальной является

3,0-литровая бензиновая «шестерка» с турбонаддувом на 367 л. с. Выше в иерархии стоит 4,0-литровый V8 мощностью 489 л. с. и с огромным крутящим моментом в 700 Н·м при 1900 об/мин. Дополняет его небольшой 22-сильный электромотор. Прибавка в мощности незначительная, но доступны дополнительные 250 Н·м. Так что тяги более, чем достаточно и мотор очень эластичный. При этом он работает очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Заявленный расход топлива составляет 14,7 л/100 км в городе и 7,9 л/100 км – на трассе.

Турбодизель объемом 3,0 л развивает 286 л. с. с одной турбиной и 330 л. с. – с двумя. Более мощный вариант, конечно, выглядит предпочтительнее, ведь обладает огромной тягой на «низах». Пиковые 700 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1200 об/мин. При этом двигатель работает очень тихо и характерного дизельного рокота нет. Такой Mercedes-Benz GLS разогнается до 100 км/ч за 6,3 с и достигает 238 км/ч. Пусть он не настолько быстрый, как бензиновый вариант, но зато гораздо экономичнее – 11,1 л/100 км в городе и 6,9 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно. Все версии являются полноприводными, причем теперь до 100% тяги при надобности может передаваться на любую ось. Появился и опционный вседорожный пакет с понижающей передачей и принуди-



тельной блокировкой центральной муфты. Пневмоподвеска увеличивает клиренс до 300 мм и благодаря ей автомобиль может раскачиваться, что помогает преодолеть сложный участок. Поведение GLS на бездорожье существенно улучшилось: он не боится серьезных препятствий и бродов глубиной до 60 см.

На асфальте пневмоподвеска обеспечивает невероятно мягкую и плавную езду. Большинство неровностей поглощаются

незаметно, ведь автомобиль сканирует дорогу впереди на наличие выбоин и готовит подвеску к ним. При этом крены кузова в виражах у вседорожника умеренные, ведь электроника может немного наклонять кузов автомобиля в сторону поворота. Помогают и адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 150 км/ч в са-

лоне GLS можно говорить, не повышая голоса – это заслуга улучшенной шумоизоляции.

Новый Mercedes-Benz GLS уже поступил в продажу в Европе и США. Вседорожник несколько подорожал и стоит от 70 400 евро. Позже линейку расширят подзаряжаемый гибрид, заряженный вариант от AMG и роскошный Maybach GLS.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLS

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/6-7	
Снаряженная масса, кг	2445	2490
Длина/ширина/высота, мм	5213/1956/1823	
Колесная база, мм	3135	
Колея передняя/задняя, мм	1669/1692	
Клиренс (дорожный просвет), мм	165-300	
Объем багажника, л	355/2400	
Диаметр разворота, м	12,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	3982	2925
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	489 при 5500	330 при 3600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	700 при 1900-4000	700 при 1200-3000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/90	Дт/90
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	9	
Размер шин	255/50 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	6,3
Максимальная скорость, км/ч	250	238
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	14,7	11,1
загородный цикл	7,9	6,9
смешанный цикл	10,1	7,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	70 500 – 95 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Cadillac X

комфортабельный гигант



XT6

НТ





Два десятилетия назад появление первого роскошного внедорожника Cadillac Escalade было небольшой сенсацией. Теперь в линейке марки уже четыре модели повышенной проходимости. Новейшим ее представителем стал Cadillac XT6, расположенный на ступеньку ниже Escalade.

В отличие от рамного Escalade, новый Cadillac XT6 имеет несущий кузов и построен на платформе C1XX, которую используют младший XT5 и Chevrolet Traverse. Внедорожник достигает 5050 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1750 мм в высоту при колесной

базе в 2862 мм. Начальная переднеприводная версия весит 2010 кг. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски.

Внешний вид выдержан в традиционном граненом стиле марки и одного взгляда достаточно, чтобы понять, что перед нами именно Cadillac. Широкая хромированная решетка радиатора по форме напоминает щит. Продолговатые фары являются полностью светодиодными, а ниже в бампере расположены тоненькие противотуманки. У внедорожника высокая оконная линия и слегка раздутые крылья, а пороги украшены хромированными накладками. Серебристый

молдинг соединяет и тоненькие Г-образные фонари. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а в бампер интегрированы выхлопные трубы.

Во внутренней отделке уже в базовой версии Cadillac XT6 сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, причем кожей декорирована и передняя панель. В варианте Sport вместо дерева использован настоящий карбон. Довольно необычно выглядит четырехспицевое рулевое колесо, а на нем – 18 кнопок, отвечающих за аудиосистему, круиз-контроль и телефон. Комбинация приборов состоит из циферблатов





спидометра и тахометра, разделенных большим цветным экраном. За доплату доступны система проецирования данных на лобовое стекло и салонное зеркало заднего вида с камерой.

V-образная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы CUE. Впрочем, для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные, то есть срабатывают от легкого касания. Их, кстати, очень немного, а под ними появилась ниша для мелкой поклажи. Примечательно, что

для каждого в салоне есть USB-порт.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья Cadillac XT6 оснащены электроприводом с памятью на настройки и подогревом. Кресла мягкие и комфортабельные, а в версии Sport установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. Широкий подлокотник прячет бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Покупатель может выбирать формат второго ряда – два отдельных кресла с регули-

ровками или трехместный диван. Места здесь более, чем достаточно, а угол наклона спинки регулируется. Даже третьем ряду очень просторно и там вполне могут поместиться взрослые небольшого роста. Даже со всеми сиденьями на месте остается 357-литровый багажник. Если сложить третий ряд, то объем вырастет до 1220 л, а если и второй, то получится 2228-литровый отсек. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием – он срабатывает если провести ногой под задним бампером.

Комплектация Cadillac XT6 очень богатая. В базовом варианте Premium Luxury есть система доступа без ключа, трехзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, камера заднего вида, парктроник, аудиосистема Bose, Wi-Fi, панорамная крыша, круиз-контроль. Обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. Среди опций есть вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, система ночного видения, парковочный автопилот и DVD-плеер для задних пассажиров.

В будущем Cadillac XT6 получит 2,0-литровый 237-сильный бензиновый турбомотор. Поначалу же вседорожник будут оснащать только 3,6-литровым атмосферным V6 с непосредственным впрыском топлива. Это полностью новый двигатель, развивающий 310 л. с. при 6600 об/мин. «Шестерка» лучше проявляет себя на высоких оборотах и максимальные 367 Н·м крутящего момента достигаются только при 5000 об/мин. Поэтому она не слишком отзывчива и ее придется постоянно раскручивать. Зато мотор тихий, а передачи в 9-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются плавно, пусть и не очень быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,9 с, а максимальная скорость ограничена на от-





метке в 209 км/ч. Технология отключения цилиндров позволяет существенно снизить расход топлива – до 13,8 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном. Кстати, для V6 подойдет бензин Аи-92.

Полный привод для XT6 предложен за доплату. Водитель может принудительно подключить заднюю ось, а в версии Sport система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость.

Конечно, сцепление с дорогой у полноприводной версии лучше, но о выдающихся вседорожных способностях говорить не приходится. Для Cadillac на первом месте всегда комфорт. Подвеска вседорожника мягкая и длинноходая, поэтому большинство дорожных неровностей легко поглощаются. Рулевое управление очень легкое, но довольно точное, пусть обратной связи у него немного. Очень качественная шумоизоляция

салона, что особенно ощутимо на скорости выше 120 км/ч.

Версия Sport получила руль острее, подвеску жестче и адаптивные амортизаторы. Такой вседорожник интереснее в управлении и меньше кренится в поворотах.

Новый Cadillac XT6 уже поступил в продажу в США, но будет продаваться и за пределами Америки. Цены стартуют с 53 700 долларов.

Технические характеристики Cadillac XT6

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/6-7
Снаряженная масса, кг	2125
Длина/ширина/высота, мм	5050/1930/1750
Колесная база, мм	2862
Колея передняя/задняя, мм	1686/1681
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	357/2228
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3649
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 6600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	367 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	209
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	13,8
загородный цикл	9,8
смешанный цикл	11,8
Стоимость автомобиля в США, долларов	53 700 – 58 100
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic



ставка на мощность



Range Rover Velar – самая интересная в управлении модель в линейке Land Rover. В отличие от собратьев, основной упор она делает не на вседорожные качества, а на поведение на асфальте. Естественно, появление заряженной версии Velar было лишь вопросом времени. Назвали ее SVAutobiography Dynamic.

Новый Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic выглядит довольно сдержанно и лишь в деталях с виду отличается от стандартной версии. У него знакомый профиль с высокой оконной линией и большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Фирменная продолговатая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами, растянутыми на крылья. Оптика за доплату она может быть допол-

нена активной матрицей, управляющей пучком света. Узнается заряженный вариант по увеличенному воздухозаборнику в бампере, «жабрам» на капоте и аэродинамическому обвесу. Передние крылья украшены традиционными отверстиями, а дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. На крыше установлен большой спойлер, а узкие фонари повторяют форму фар. Из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

При длине 4806 мм и колесной базе в 2874 мм вседорожник довольно тяжелый – 2085 кг. Стандартными являются 21-дюймовые колесные диски, а 22-дюймовые – опция.

Салон Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic декорирован особой двухцветной кожей и алюминием, а за доплату предло-

жены карбоновые вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Новое спортивное рулевое колесо снабжено сенсорными кнопками. Обязательной является цифровая приборная панель с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Круглый селектор трансмиссии выдвигается при включении зажигания.

На наклоненной центральной панели установлено сразу два 10,2-дюймовых сенсорных дисплея. Верхний экран может наклоняться и отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – позволяет изменять настройки климата и полноприводной трансмиссии. Климат-контролем можно управлять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показы-





вающими выбранную температуру.

Посадка за рулем в Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic весьма низкая, по меркам вседорожников. Передние сиденья комфортабельные, но при этом обладают неплохой боковой поддержкой. У них и рулевой колонки широкий диапазон регулировок с электроприводом. Также есть подогрев, вентиляция и функция массажа кресел, обогревается и руль. Широкий центральный подлокотник прячет вместительный бокс с

функцией охлаждения.

Сзади места для ног и над головой не так уж и много, как для авто таких размеров. Пассажиры ростом свыше 180 см будут стеснены. К тому же, подушка дивана профилирована под два места. Зато у задних сидений есть подогрев и регулируется угол наклона спинки, причем за доплату доступен его электропривод. А вот багажник получился немалым: 673 л в обычном состоянии и 1731 л – со сложенными задними сиденья-

ми. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Комплектация Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic очень богатая. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, панорамная крыша, адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, 1600-ваттную аудиосистему. Кроме того, предусмотрены 6 подушек безопасности, системы





стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Под капотом прячется 5,0-литровый V8 с механическим компрессором, знакомый по многим заряженным Range Rover и Jaguar. Его мощность составляет 550 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент достигает 680 Н·м при 2500-5500 об/мин. Запас тяги под рукой при любых оборотах. Двигатель быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. Спортивная выхлопная система сделала рык «восьмерки» громким и сочным, особенно после открытия перепускного клапана. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с и продолжает равномерно набирать скорость.

Его предел – ограниченные электроникой 275 км/ч. Конечно, за такие характеристики приходится расплачиваться немалым «аппетитом» – 12,5 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Полный привод выполнен подключаемым и больше тяги передается на задние колеса. Технология Terrain Response 2 позволяет изменять настройки трансмиссии в зависимости от типа дорожного покрытия. Также предусмотрена система All-Surface Progress Control, позволяющая преодолевать сложные участки на малой скорости. Так что при необходимости Velar все же сможет передвигаться по бездорожью.

Но лучше всего Velar проявляет себя именно на асфальте. Активный задний дифференциал помогает уменьшить недоста-

точную поворачиваемость. Рулевое управление перенастроили и оно стало точнее и тяжелее. Доработаны и пневмоподвеска с адаптивными амортизаторами. Это помогло уменьшить крены в поворотах, хотя автомобиль остается мягким и комфортабельным. К тому же, в этом случае можно увеличить клиренс до 251 мм и преодолевать броды глубиной 65 см. Диаметр передних тормозных дисков увеличен до 395 мм, что обеспечило Velar SV хорошее замедление. Шумоизоляция салона очень хорошая, хотя иногда шум шин все же слышен.

Новый Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic – пожалуй, лучший Land Rover для активного водителя. Хотя столь быстрый и богато оснащенный автомобиль недешевый – 110 960 евро, то есть вдвое дороже базового Velar.

Технические характеристики Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2085
Длина/ширина/высота, мм	4806/2041/1665
Колесная база, мм	2874
Колея передняя/задняя, мм	1644/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	213-251
Объем багажника мин./макс., л	673/1731
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5000
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	680 при 2500-5500
Топливо/емкость бака	Аи-98/82 л
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/45 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	275
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	12,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	110 960
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Разные концепции универсалов С-класса



Ford Focus Wagon

Радиаторная решетка Ford Focus напоминает улыбку



Kia Proceed

Раскосые фары Kia Proceed растянуты на крылья



Skoda Octavia Combil

Четыре фары – черта обновленного Skoda Octavia Combil

Универсалы в последние годы не столь популярны, как ранее, ведь многие покупатели переключились на вседорожники. Впрочем, на европейском рынке они до сих пор пользуются высоким спросом. В Украине сейчас представлено не так много универсалов, хотя время от времени появляются новые модели. Так, недавно в С-классе стартовали продажи Ford Focus Wagon и Kia Proceed. Мы решили сравнить их с проверенным Skoda Octavia Combi.

Ford Focus Wagon четвертого поколения выглядит элегантнее предшественника. Спереди автомобиль немного напоминает младший хэтчбек 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 немаленьким спойлером. Ширину задней части автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

Kia Proceed является более динамичной альтернативой стандартному универсалу Ceed. Спереди он мало чем отличается от собрата. Фирменная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Оптика является светодиодной. Выделяется автомобиль в профиль благодаря аркообразной форме крыши, высокой оконной линией и большим углом наклона задних стоек. Боковины рельефные, а центральные стойки украшены оригинальными «плавниками». Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а узкие фонари растянуты на всю ширину кузова.

Skoda Octavia Combi – старожил в этой тройке и уже готовится новое поколение модели. В его внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная «зубастая» радиаторная решетка сочетается с четырьмя светодиодными фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим «клювом» с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии, а на верхней кромке пятой двери находится спойлер. Довольно лаконично выглядят небольшие квадратные фонари.

Octavia Combi и Focus Wagon несколько крупнее – достигают 4667 мм против 4605 мм у Proceed. У Ford также самая большая колесная база – 2700 мм тогда, как у Skoda она равна 2686 мм, а у Kia – 2650 мм. Чешский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1282 кг, Focus весит 1431 кг, а Proceed – 1436 кг.

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



У Ford самая большая колесная база – 2700 мм



У Kia – аркообразная линия крыши



Skoda самый легкий в тройке – 1282 кг



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



Фонари ProCeed растянуты на всю ширину кузова



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

тахометром находятся указатели остатка 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 обогреваются, как и руль, и лобовое стекло. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс для мелкой поклажи. Обзорность стала лучше, чем у предшественника.

Во внутренней отделке Kia ProCeed присутствует алькантара, а разбавляют ее многочисленные серебристые и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометр поместили датчик температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье получило электропривод. Передние сиденья комфортабельные, а их боковая поддержка лучшая в тройке. Предусмотрен подогрев кресел, руля и лобового стекла. Посадка довольно низкая, что вкупе с маленьким задним стеклом ограничивает обзорность. Сдвижной центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

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

со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Тоненькие стойки крыши Octavia Combi обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в трех универсалах примерно одинаково. А вот запас над головой в Kia ощутимо меньше, чем в Skoda и Ford. Кроме того, у чешского универсала наиболее вместительный багажник – 610 л против 608 л у Focus и 594 л – у Proseed. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1650 и 1465 л, соответственно. У Kia есть электропривод пятой двери с датчиком открытия.

Для более точного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business, Kia Proseed 1,4 T-GDI GT Line и Skoda Octavia Combi 1,4 TSI Style. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками дождя и света, легкосплавными дисками, круиз-контролем. У Ford и Kia есть также система доступа без ключа и камера заднего вида, а Proseed также получил беспроводную зарядку для смартфонов и систему автоматического торможения. У Kia и у Ford по 6 подушек безопасности тогда, как у Octavia – 4.

Все три универсала оснащены бензиновыми турбомоторами. Трехцилиндровый двигатель Focus объемом 1,0 л развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно и быстро переключает передачи, что способствует неплохой динамике – 11,4 с до 100 км/ч и максимальным 193 км/ч. Универсал расходует 7,5 л/100 км в городском цикле и, 5,1 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине с 1,5-литровым 120-сильным бензиновым мотором и 95-сильным турбодизелем такого же объема.

«Четверка» Kia объемом 1,4 л развивает 140 л. с. Двигатель работает плавно и не очень громкий. К тому же, его характер покладистый, а тяги на малых оборотах хватает. Пиковые 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин и доступны до 3200 об/мин. А 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения без толчков. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с и развивает 205 км/ч. А вот «аппетит» у него довольно небольшой – 6,7 л/100 км в городе и 5,0 л/100 км – на трассе.

У Skoda – самый мощный 1,4-литровый 150-сильный мотор. Он довольно тяговит на «низах», ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Двигатель работает плавно, а его звук приятный и не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия работа-



Вместо рычага трансмиссии у Ford круглый селектор



Приборы Kia помещены в два отдельных колодца



Центральная панель Skoda увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном



В Focus Wagon салон широкий в районе плеч



В ProCeed не слишком много места над головой



У Octavia Combi больше всего места для ног

ет очень быстро. Динамика лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 8,2 с, а максимальная скорость составляет 219 км/ч. В городском цикле автомобиль расходует 6,9 л/100 км, а на шоссе – 4,8 л/100 км. В Украине для Octavia предложены бензиновые двигатели объемом 1,6 л (110 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Практичность – не помеха отточенной управляемости, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление на удивление острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной, 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.

Kia ProCeed также интересен в управлении. Пониженный центр тяжести улучшил поведение автомобиля на извилистых дорогах. Универсал мало кренится в поворотах, хотя добились этого, сделав пружины подвески довольно-таки упругими. Да и колеса в автомобиля 17-дюймовые, а у соперников – 16 дюймовые. Хотя подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее и информативнее. Нажатием кнопки можно менять его остроту. У ProCeed неплохая шумоизоляция, поэтому на больших скоростях внутри тихо.

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

Skoda Octavia Combi 1,4 TSI Style стоит 657 тыс. гривен и является наиболее доступным универсалом в тройке. Еще одного его преимущество – самый большой багажник. Цена Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business – 690 тыс. гривен и он привлекает управляемостью. Kia ProCeed 1,4 T-GDI GT Line несколько дороже соперников – 697 500 гривен, но он и богато оснащен.



Объем багажника Ford – 608 л



У Kia в распоряжении 594 л



Багажник Skoda самый большой – 610 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus Wagon	Kia ProceeD	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1431	1436	1282
Длина/ширина/высота, мм	4667/1820/1469	4605/1800/1442	4659/1814/1465
Колесная база, мм	2700	2650	2686
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1555/1563	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	135	154
Объем багажника мин/макс, л	608/1650	594/1465	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	999	1353	1395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	140 при 6000	150 при 4500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	170 при 1400-4500	242 при 1500-3200	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	225/45 R17	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	9,4	8,2
Максимальная скорость, км/ч	193	205	219
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,5	6,7	6,9
загородный цикл	5,1	5,0	4,8
смешанный цикл	6,0	5,7	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	690 000	697 500	657 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок японских вседорожников



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda CX-5 напоминает улыбку



Subaru Forester

Изогнутые светодиодные фары Subaru Forester дополнены C-образными ходовыми огнями



Toyota RAV4

«Лицо» Toyota RAV4 изменилось до неузнаваемости

По результатам 2019 года в десятке самых популярных автомобилей Украины сразу шесть моделей повышенной проходимости. Вседорожники пользуются у нас неплохой популярностью и в тройку лидеров попал новый Toyota RAV4, который только в этом году вышел на рынок. Мы решили проверить его в сравнении с «земляками» Mazda CX-5 и Subaru Forester.

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

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

Новый Toyota RAV4, наоборот, не имеет ничего общего с моделью прошлого поколения. Он радикально изменился внешне, возмужал и стал более атлетичным. Теперь автомобиль напоминает рамный вседорожник 4Runner и пикап Tacoma. Особенно схожесть заметна в анфас благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам. Оптика полностью светодиодная. Свесы кузова укорочены, а колесные арки теперь более выражены. Оконная линия стала ниже, а у задних стоек крыши существенно увеличен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Toyota достигает 4600 мм, Subaru – 4625 мм, а Mazda – 4550 мм. У Mazda самая большая колесная база – 2700 против 2690 мм у RAV4 и 2670 мм у Forester. Subaru также несколько легче своих соперников – 1555 кг против 1561 кг у Mazda и 1650 кг – у Toyota.

Внутри CX-5 господствует спортивный стиль. В отделке использована ткань, наряду с ней присутствуют лакированные детали и хромированные накладки. Компактное трехспицевое рулевое обшито кожей, а на ободке предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Эмоциональности добавляет



У Mazda самая большая колесная база – 2700 мм



Forester самый крупный в тройке – 4625 мм



RAV4 тяжелее соперников – 1650 кг



Продолговатые фонари CX-5 напоминают лепестки



По краям кузова Subaru – изогнутые фонари



У задних стоек Toyota увеличен угол наклона

ярко-красная подсветка. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Данные проецируются и на лобовое стекло. К компактной центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у передних сидений предусмотрен электропривод. Они несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрен подогрев, также обогреваются обод руля и лобовое стекло. На трансмиссионном тоннеле Mazda – пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

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

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

расположены рядом.

На втором ряду места для ног в Mazda и Subaru несколько больше, чем у Toyota. А вот пространство над головой в CX-5 меньше, чем в Forester и RAV4. Салон Subaru наиболее широкий в районе плеч. У всех автомобилей изменяется угол наклона спинки задних сидений, а в CX-5 и Forester задние сиденья обогреваются. Toyota обладает самым вместительным багажником – 580 л против 505 л у Subaru и 442 л – у CX-5. Со сложенными креслами второго ряда получается 1690, 1775 и 1377 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех авто оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda CX-5 2,0 Touring и Subaru Forester 2,0i-L ES LC и Toyota RAV4 2,0 Lounge. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, спутниковой навигацией, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Forester и RAV4 – 7 подушек безопасности, а у CX-5 – 6. Subaru и Toyota также получили системы автоматического торможения и контроля полосы движения, а у RAV4 также есть системы определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными четырехцилиндровыми двигателями объемом 2,0 л. Мотор Mazda развивает 165 л. с. при 6000 об/мин и является наиболее тяговитым в этой тройке, хотя максимальные 213 Н·м крутящего момента доступны при 4000 об/мин. На высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. CX-5 разгоняется до 100 км/ч за 10,3 с, а его максимальная скорость – 188 км/ч. Передатки в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро. Кроме того, вседорожник еще и весьма экономичный – 8,4 л/100 км в городе и 6,1 л/100 км – на шоссе. Также доступны 2,5-литровый 194-сильный бензиновый мотор и 2,2-литровый турбодизель на 175 л. с.

В отличие от соперников, двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. Его мощность – 156 л. с. при 6000 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 196 Н·м достигается при 4000 об/мин. Однако, мотор довольно громкий, да и вибрации иногда дают о себе знать. Вседорожник оснащен бесступенчатым вариатором, который работает весьма быстро. Поэтому динамика такая же, как и у Mazda: разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. К тому же, Forester самый «прожорливый» в тройке – 9,0 л/100 км в городе и 6,2 л/100 км – на шоссе. Автомобиль также доступен у нас с 2,5-литровым 184-сильным двигателем.

«Четверка» Toyota RAV4 самая мощная – 173 л. с. при 6600 об/мин. Ее крутящий момент составляет 203 Н·м при 4400 об/мин.



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



На центральной панели Forester – два дисплея



Показания приборов в RAV4 выведены на дисплей



В CX-5 сзади самое щедрое пространство для ног



В Subaru – больше всего места над головой



В Toyota меньше всего места для ног

Двигатель стал отзывчивее, хотя его по-прежнему необходимо раскручивать. Зато он работает тихо и отличается плавностью, под стать ему – и бесступенчатый вариант CVT. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Пусть динамика несколько хуже, чем у конкурентов, зато RAV4 самый экономичный – 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на шоссе. В Украине модель также доступна в 218-сильном гибридном исполнении.

У Mazda и Toyota полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Поэтому он лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 200 мм у CX-5 и 195 мм – у RAV4. К тому же, в Forester предусмотрен специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control. А у Toyota есть система Crawl Control, позволяющая на малой скорости преодолеть сложный участок.

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

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

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

Mazda CX-5 2,0 Touring привлекает самой доступной ценой – 814 200 гривен. Toyota RAV4 2,0 Lounge стоит 829 500 гривен, а его сильные стороны экономичность и вместительный багажник. Цена Subaru Forester 2,0i-L ES LC – 902 900 гривен и у него самые лучшие вседорожные качества.



У Mazda в распоряжении – 442 л

У Subaru в распоряжении – 505 л

Багажник Toyota самый большой – 580 л

Технические характеристики

Модель	Mazda CX-5	Subaru Forester	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1561	1550	1650
Длина/ширина/высота, мм	4550/1840/1680	4625/1815/1730	4600/1855/1685
Колесная база, мм	2700	2670	2690
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1565/1570	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	220	220
Объем багажника мин/макс, л	442/1377	505/1775	580/1690
Диаметр разворота, м	11,0	10,8	11,0
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1995	1987
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	165 при 6000	156 при 6000	173 при 6600
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	213 при 4000	196 при 4000	203 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Аи-95/60	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный	постоянный полный	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS	ABS, EBD, VDC, HDC, TPMS	ABS, EBD, VSA, TPMS
Размер шин	225/65 R17	225/60 R17	225/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	10,3	11,0
Максимальная скорость, км/ч	188	193	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,4	9,0	8,2
загородный цикл	6,1	6,2	5,8
смешанный цикл	7,0	7,2	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	814 200	902 900	829 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Хетчбэки повышенной проходимости



Mercedes-Benz GLA

Широкая решетка радиатора Mercedes-Benz GLA украшена трехлучевой звездой



Subaru XV

Оптика Subaru XV полностью светодиодная



Volvo V40 Cross Country

Светодиодные фары Volvo V40 CC украшены Т-образными ходовыми огнями

Вседорожники любят за большой дорожный просвет и полный привод. Однако далеко не всем нужны крупные автомобили, хотя в наших краях увеличенные клиренс и четыре ведущих колеса – большой плюс. Впрочем, есть альтернатива – хетчбэки повышенной проходимости вроде Mercedes-Benz GLA, Subaru XV и Volvo V40 Cross Country. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Mercedes-Benz GLA вскоре уже уступит место модели нового поколения. Вседорожник похож на приподнятый хетчбэк A-Class, хотя и довольно атлетичный на вид. Широкая решетка радиатора украшенная по центру большой трехлучевой звездой. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У вседорожника высокая оконная линия, а капот и боковины слегка профилированы. Предусмотрен и защитный пластиковый обвес. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Фонари соединены хромированным молдингом.

Subaru XV нового поколения с виду мало чем отличается от предшественника. У него короткие свесы кузова и большой угол наклона лобового стекла. Трапециевидная решетка радиатора, разделена хромированной балкой, а узкие фары являются полностью светодиодными. Передние крылья Subaru серьезно выражены, а на боковинах появились штампованные линии. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло прикрыто спойлером, а по бокам кузова установлены Г-образные фонари.

Volvo V40 Cross Country недавно пережил обновление. В его внешнем виде преобладают элегантные плавные линии. Передняя часть слегка заострена, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Фирменная радиаторная решетка перекрещена балкой с логотипом марки. Новые продолговатые фары оснащены светодиодными лампами и оригинальными Т-образными ходовыми огнями. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Защитные пластиковые накладки у Volvo самые скромные. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты L-образными фонарями в стойках крыши. Пятая дверь – практически полностью прозрачная.

Subaru самый крупный в тройке – достигает 4465 мм в длину против 4425 мм у Mercedes-Benz и 4370 мм у Volvo. А вот наибольшая колесная база у GLA – 2700 мм тогда, как у XV – 2670 мм, а у V40 CC – 2647 мм. Японский автомобиль легче соперников – 1426 кг против 1505 кг у «немца» и 1509 кг у «шведа».

У Mercedes-Benz GLA отделка салона тканевая, а кожей обшиты трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Зато внутри довольно много серебристых



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2700 мм



Subaru самый крупный в тройке – 4465 мм



Volvo компактнее соперников – 4370 мм



Фонари GLA соединены хромированной накладкой



Фонари XV выполнены Г-образными



Пятая дверь V40 – практически полностью прозрачная

вставок «под алюминий». Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивных двигателей. Циферблаты приборов немного освежены. Они размещены в двух отдельных колодцах, а разделяет их цветной дисплей бортового компьютера. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и некоторые из них чересчур мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда обладают неплохой боковой поддержкой и при этом мягкие. Есть и функция подогрева. Посадка в GLA несколько выше, чем у соперников, что способствует хорошей обзорности вперед и по сторонам. А вот заднее стекло не очень большое.

Салон Subaru XV обшит тканью и кожей и разбавлен вставками, имитирующими алюминий и карбон. Подсветка – эмоциональная, ярко-красная. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний – служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний 8,0-дюймовый сенсорный монитор отведен для мультимедийной системы. Благодаря такой компоновке здесь совсем немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Передние кресла широкие и комфортабельные, но и боковая поддержка у них очень неплохая. Они, как и руль, получили обогрев. Тоненькие стойки крыши улучшают обзорность во всех направлениях. Широкий центральный подлокотник прячет бокс внутри.

Внутри Volvo V40 Cross Country господствует лаконичный шведский стиль. Кожа в отделке сочетается с тоненькими хромированными накладками. Можно изменять и цвет подсветки. На ободке рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов – цифровая, показания выведены на несколько дисплеев с центральным круглым тахометром. Центральная панель выполнена очень тонкой, а за ней предусмотрена ниша для поклажи. Сверху на ней – 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Некоторые переключатели на несколько мелковаты, что усложняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка оснащена регулировками по высоте и глубине. Передние сиденья немного упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Также они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сто-

ронам хорошая, а вот при парковке ее серьезно ограничивают толстые задние стойки.

На втором ряду места для ног Subaru несколько больше, чем у соперников, пусть его колесная база и меньше. В Volvo немного места над головой, а вот в Mercedes-Benz оно довольно приличное. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника GLA равен 421 л, у XV – 385 л, а у V40 CC – 324 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1200 и 1032 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Mercedes-Benz GLA 220 4Matic, Subaru XV 2,0 i-S EyeSight ZG и Volvo V40 Cross Country 2,0 Summum. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, системой стабилизации, связью Bluetooth, круиз-контролем, системой автоматического торможения. У Subaru также есть камера заднего вида и технология контроля разметки, а у Mercedes-Benz система слежения за усталостью водителя. У GLA и V40 CC 7 подушек безопасности, а у XV – 6.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми двигателями. Под капотом Mercedes-Benz – 184-сильный турбомотор, являющийся самым мощным в тройке. Он работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». Пик крутящего момента в 300 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Динамика лучше, чем у соперников: разгон до 100 км/ч занимает 7,1 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,7 л/100 км, а в загородном – 5,5 л/100 км.

В отличие от соперников, Subaru оснащен атмосферной оппозитной «четверкой». Она не столь мощная, как турбомоторы – 156 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 196 Н·м крутящего момента достигаются только при 4200 об/мин, так что двигатель приходится раскручивать, а на «низах» тяги не порой не хватает. Зато двигатель теперь работает довольно тихо и без вибраций, а бесступенчатый вариатор оптимально подбирает обороты. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость – 194 км/ч. В городе автомобиль расходует 8,6 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км – на трассе. Также у нас предложена 211-сильная версия этого мотора, есть и 2,1-литровые турбодизели на 136 и 177 л. с.

Мотор V40 CC развивает 190 л. с. при 5500 об/мин. Крутящий момент также большой – 300 Н·м. Доступен он с 1300 об/мин



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



На центральной панели Subaru – сразу два дисплея



Показания приборов Volvo выведены на экраны



Места над головой сзади в GLA больше, чем у соперников



В XV больше всего места для ног



На втором ряду V40 высоким пассажирам тесновато

и вплоть до 4000 об/мин, так что приличная тяга доступна в широком диапазоне оборотов. Двигатель очень эластичный и работает тихо. Volvo способен разогнаться до 100 км/ч за 7,4 с и развить 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, но не столь быстро, как у соперников. Хетчбэк самый экономичный в тройке: «употребляет» 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Есть и более мощная 245-сильная модификация этого двигателя.

У Mercedes-Benz и Volvo полный привод – подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Преимуществом XV является и высокий (220 мм) дорожный просвет. У V40 CC он гораздо меньше – всего 153 мм.

Mercedes-Benz GLA ориентирован на комфорт. Подвеска мягкая и, к тому же, при обновлении увеличили ее рабочий ход. Большинство дорожных неровностей практически не ощутимы. Ходовая неплохо настроена, поэтому в поворотах автомобиль контролируем и нежелательные движения кузова умеренные. К сцеплению с дорогой вопросов нет, как и к курсовой устойчивости. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи вполне достаточно. На больших скоростях в салоне тихо, а шумы ветра и шин не дают о себе знать.

У Subaru XV появилась система векторизации тяги, помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой у него отличное. Комфорт езды довольно неплохой, но при этом благодаря низкому центру тяжести крены кузова в поворотах небольшие. Руль Subaru острый и точный, хотя в околонулевой зоне он не слишком информативен. Шумоизоляция салона неплохая, поэтому даже при 120-130 км/ч внутри тихо.

Volvo демонстрирует неплохую управляемость. Его руль с электроусилителем отлично настроен – он точный и обеспечивает на удивление неплохую обратную связь. Недостаточная поворачиваемость практически не ощутима благодаря системе Corner Traction Control, имитирующей дифференциал повышенного трения. Можно без доплаты выбрать тип подвески: обычную Dynamic и более жесткую Sport. В первом случае V40 комфортнее, во втором – увереннее чувствует себя на извилистых дорогах и меньше кренится в поворотах. При 130 км/ч аэродинамические шумы практически не слышны.

Subaru XV 2,0 i-S EyeSight ZG самый доступный в тройке – 867 тыс. гривен. При этом у него самая богатая комплектация. Mercedes-Benz GLA 220 4Matic стоит 914 тыс. гривен и привлекает динамикой и вместительным багажником. Volvo V40 Cross Country 2,0 Summum дорожке соперников (917 тыс. гривен) и привлекает экономичностью.



**Багажник Mercedes-Benz
самый вместительный – 421 л**

У Subaru в распоряжении – 385 л

Объем багажника Volvo – 324 л

Технические характеристики

Модель	Mercedes-Benz GLA220 4Matic	Subaru XV	Volvo V40 Cross Country
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1505	1426	1509
Длина/ширина/высота, мм	4425/1804/1494	4465/1800/1615	4369/1802/1445
Колесная база, мм	2700	2670	2647
Колея передняя/задняя, мм	1569/1560	1550/1555	1548/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	220	153
Объем багажника мин/макс, л	421/1235	385/1200	324/1032
Диаметр разворота, м	11,8	10,8	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1991	1994	1969
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	184 при 5500	156 при 6000	190 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 1200-4000	196 при 4200	300 при 1300-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56	Аи-95/55	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/60 R17	225/60 R17	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1	10,4	7,4
Максимальная скорость, км/ч	230	194	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,7	8,6	8,5
загородный цикл	5,5	6,0	5,2
смешанный цикл	6,6	7,0	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	914 000	867 000	917 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Поединок премиальных вседорожников



Alfa Romeo Stelvio

Передняя часть Alfa Romeo Stelvio не обошлась без фирменного «клюва»



BMW X3

Оптика BMW X3 – светодиодная



Mercedes-Benz GLC

По центру решетки радиатора Mercedes-Benz GLC – большая трехлучевая звезда

Как правило, вседорожники – не такие уж и дешевые, тем более, если речь идет о моделях премиум-сегмента. Класс дорогих вседорожников постоянно и пополняется новыми моделями. Среди свежих его представителей – новые Alfa Romeo Stelvio и BMW X3, а также обновленный Mercedes-Benz GLC. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Alfa Romeo Stelvio – первый вседорожник итальянской марки. Выглядит он самобытно и ярко. Длинный капот, короткие свесы кузова, аркообразная крыша и сдвинутый назад салон придают стремительности профилю. Треугольный «клев» решетки радиатора сразу дает понять, что перед нами именно Alfa Romeo. По бокам от него – пара воздухозаборников. Узкие биксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Рельефные капот и боковины, расширенные крылья прибавляют автомобилю мускулов. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: у основания заднего стекла и на его верхней кромке. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Новый BMW X3 третьего поколения не слишком изменился по сравнению с предшественником и сохраняет знакомый дизайн. У него длинный капот, профилированные боковины и фирменная разделенная решетка радиатора (она, правда, стала заметно крупнее). Силуэт также остался знакомым, хотя капот стал несколько выше. Вместе с тем, продолговатые фары получили светодиодные лампы, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. На крыше X3 установлен немаленький спойлер, а по краям кузова размещены крупные стреловидные фонари.

Mercedes-Benz GLC после обновления стал похож на старшего брата – GLE нового поколения. Его решетка радиатора стала шире и украшена по центру большой трехлучевой звездой. Новые крупные фары теперь светодиодные во всех версиях. В переднем бампере немного увеличен воздухозаборник. В дизайне преобладают плавные формы, а капот и боковины выполнены рельефными. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены новые узкие фонари.

X3 самый крупный в тройке: его длина равна 4708 мм против 4687 мм у Stelvio и 4656 мм – у GLC. При этом колесная база у него составляет 2864 мм тогда, как у Alfa Romeo она равна 2818 мм, а у Mercedes-Benz – 2873 мм. BMW также самый тяжелый – 1825 кг против 1735 кг у обоих соперников.

В салоне Stelvio господствует традиционный спортивный стиль Alfa Romeo. Кожа в отделке разбавлена алюминиевыми накладками и вставками «под карбон». Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Помимо клавиш управления аудиосистемой и круиз-контролем на него вынесена и кнопка запуска двигателя. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены



Боковины Alfa Romeo профилированы



BMW крупнее соперников – 4708 мм



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2873 мм



Пятая дверь Stelvio – рельефная



Заднее стекло X3 сверху прикрыто спойлером



По краям кузова GLC установлены крупные фонари

цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, также предусмотрена функция голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в Alfa Romeo Stelvio низкая, по меркам вседорожников. Передние кресла отлично удерживают спину и комфортабельные. Они также получили подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с небольшим боксом внутри. Обзор назад ограничен из-за небольшого стекла.

В салоне BMW господствует традиционный стиль немецкой марки с обилием горизонтальных линий. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены наплывы. На панели приборов преобладают крупные циферблаты спидометра и тахометра, разделенные экраном бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и большинство из них довольно мелкие. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, но более упругие, чем кресла соперников. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи.

В отделке салона Mercedes-Benz использована искусственная кожа. Передняя панель выполнена обволакивающей. GLC получил обновленный трехспицевый руль, причем помимо клавиш на нем теперь есть и сенсорные панели. На рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. При обновлении вседорожник получил цифровую панель приборов. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен новый 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши.

На втором ряду самое большое пространство над головой практически одинаковое во всех трех автомобилях. А вот места для

ног больше всего в Mercedes-Benz. К тому же, салон GLC самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам там комфортнее. А вот у Stelvio подушка дивана профилирована под два места. У немецких вседорожников регулируется угол наклона спинок задних кресел. Объем багажника Mercedes-Benz и BMW равен 550 л, а у Alfa Romeo – 525 л. У всех трех автомобилей со сложенными задними сиденьями получается 1600-литровый отсек. Также три вседорожника получили электропривод пятой двери.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Alfa Romeo Stelvio 2,0 Super, BMW X3 xDrive 30i и Mercedes-Benz GLC300 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, отдельным климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, парктроником, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. X3 также получил камеру заднего вида. У BMW и Mercedes-Benz – по 7 подушек безопасности, а в Alfa Romeo – 6. Stelvio и GLC оснащены системой автоматического замедления. У итальянского вседорожника есть также технология соблюдения полосы движения, а у Mercedes-Benz – системы слежения за «слепыми» зонами и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л. Двигатель Alfa Romeo Stelvio самый мощный – развивает приличные 280 л. с. при 5250 об/мин. Максимальные 400 Н·м крутящего момента доступны с 2250 об/мин, то есть, тяги более, чем достаточно. При этом мотор раскручивается и до 6800 об/мин, хотя после 6000 об/мин он «выдыхается». Звук двигателя очень сочный и приятный. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций. Вседорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 230 км/ч. Вместе с тем, он и довольно экономичный – 8,9 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. В Украине также есть 200-сильная версия этого двигателя.

«Четверка» BMW развивает 252 л. с., а ее пиковый крутящий момент достигает 350 Н·м при 1450-4800 об/мин. Так что она эластична и очень тяговита в широком диапазоне оборотов. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой переключений и при этом работает без толчков. BMW X3 достигает 100 км/ч за 6,4 с, а его максимальная скорость составляет 240 км/ч. Кроме того, у него небольшой расход топлива: в городе он составляет 8,6 л/100 км, а на трассе – 6,7 л/100 км. X3 также предлагают со 184-сильным вариантом этого двигателя, 3,0-литровой 360-сильной «шестеркой» и турбодизелями объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.) и 3,0 л (265 и 326 л. с.).

Четырехцилиндровый турбомотор Mercedes-Benz GLC после доработки развивает 258 л. с.



Приборы Alfa Romeo помещены в отдельные колодцы



Центральная панель BMW повернута к водителю



Mercedes-Benz получил цифровую панель приборов



В Stelvio сзади меньше всего места для ног



У задних кресел X3 регулируется угол наклона спинки



Салон GLC самый широкий в районе плеч

при 5500 об/мин. Он хорошо проявляет себя на малых оборотах, ведь максимальные 370 Н·м крутящего момента доступны уже с 1200 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин, хотя слишком отзывчивым его не назовешь. Зато он весьма тихий, а 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает почти незаметно. GLC300 4Matic разгоняется до 100 км/ч за 6,2 с и достигает 240 км/ч. В городском цикле он расходует 9,3 л/100 км, а на шоссе – 6,3 л/100 км. Вседорожник также можно выбрать со 197-сильным вариантом этого двигателя и 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 163, 194 и 245 л. с.

У GLC и X3 полный привод постоянный, а у Stelvio – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz получил технологию изменения настроек трансмиссии для разных типов дорожного покрытия, а у Alfa Romeo есть система помощи на спуске. Клиренс Stelvio составляет 185 мм, X3 – 204 мм, а GLC – 180 мм.

Как и все Alfa Romeo, Stelvio ставит на первое место активную езду. Низкий центр тяжести способствует малым кренам в поворотах. Система векторизации тяги позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость, а потому автомобиль на удивление маневренный. Рулевое управление очень острое и точное, по меркам вседорожников, хотя чересчур легкое. Правда, нужно учитывать, что подвеска жестковата, а на больших скоростях в салоне слышен шум ветра.

BMW X3 также демонстрирует неплохую управляемость. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Шасси автомобиля хорошо настроено. Конечно, подвеска достаточно упругая и дорожные неровности ощутимы, но зато вседорожник отлично ведет себя на извилистых дорогах и очень мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой также не вызывает вопросов. У X3 неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC легкий и его можно вращать несколькими пальцами руки, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

BMW X3 xDrive 30i привлекает самой доступной ценой – 1 268 600 гривен. Alfa Romeo Stelvio 2,0 Super стоит 1 290 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и управляемость. Mercedes-Benz GLC300 4Matic несколько дороже – 1 312 300 гривен, но у него и богаче комплектация.



Объем багажника Alfa Romeo – 525 л

Объем багажника BMW – 550 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики

Модель	Alfa Romeo Stelvio	BMW X3	Mercedes-Benz GLC
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1735	1825	1735
Длина/ширина/высота, мм	4687/1903/1671	4708/1891/1676	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2818	2863	2873
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589	1605/1630	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	204	180
Объем багажника мин/макс, л	525/1600	550/1600	550/1600
Диаметр разворота, м	11,7	12,0	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1995	1998	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5250	252 при 5200	258 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2250	350 при 1450-4800	370 при 1200-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64	Аи-95/68	Аи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TPMS	ABS, EBD, ESP,	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	225/50 R18	225/60 R18	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	6,4	6,2
Максимальная скорость, км/ч	230	240	240
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,9	8,6	9,3
загородный цикл	5,9	6,7	6,3
смешанный цикл	7,0	7,4	7,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 290 000	1 268 600	1 312 300
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Страницы папамобил



ИСТОРИИ

Я парадные экипажи для понтифика



Пий IX и Mercedes-Benz 460 Nurburg

Иоанн XXIII в Mercedes-Benz 300d



С появлением автомобиля монархи и президенты государств довольно-таки быстро отказались от карет в пользу нового изобретения. А вот духовенство не сразу признало самодвижущиеся экипажи. Но скоро автомобили прижились и у них. И теперь даже Папу Римского трудно представить без специального автомобиля (его называли папамобилем). А машины в гараже Ватикана всегда были одними из лучших.

Первые «железные кони» появились в распоряжении главы католической церкви еще в 1909 году. Но Папа Пий X не пользовался ими и предпочитал традиционную карету. А вот его преемник Пий XI уже стал автолюбителем и с 1929 года ездил на небольшом Bianchi S20 с 2,3-литровым двигателем. В том же году руководство Fiat подарило понтифику представительский 525N, а из Германии ему прислали роскошный лимузин Mercedes-Benz 460 Nurburg.

Mercedes-Benz для своего времени был передовым. Его рядная «восьмерка» развивала 80 л. с. и разгонял автомобиль до 100 км/ч. Конечно, тогда уже были и более скоростные машины, но для поездок по Ватикану большая скорость не нужна. Для папамобилия гораздо важнее плавность хода и надежность. А по этим параметрам трудно было найти равных 460 Nurburg.

В 1939 году избрали нового главу католической церкви – Папу Пия XIII и он получил

Ландоле Mercedes-Benz 300d



**Lincoln Continental считается
первым специализированным
папамобилем**



в распоряжение новый экипаж Cadillac V16 Town car с кузовом от лучшего американского ателье Fleetwood. Лимузин собирался полностью вручную. Специально для Папы металлическую крышу автомобиля оббили высококачественной кожей, а в салоне установили специальный трон.

Во время Второй мировой войны ватиканский гараж естественно не пополнялся, но после ее окончания Папе Римскому Иоанну XXIII передали парадное ландо Mercedes-Benz 300d. Его мягкая крыша складывалась над задними сиденьями.

А Павел VI пользовался двумя американскими Chrysler Imperial и Lincoln Continental (оба 1965 года). Lincoln подготовили к визиту понтифика в США. Его оснастили прозрачным съемным верхом и семью аккумуляторами, дабы обеспечить работу мощной системы громкоговорителей. Салон же

**Mercedes-Benz 600
Pullman Landaulet**



Citroen SM Presidentielle



Fiat Campagnola



Seat Panda 1982 года



В Польше Иоанну Павлу II предоставили грузовик



Mercedes-Benz G-Class - пожалуй, самый известный папамобиль

Иоанн Павел II в Украине



декорировали черной кожей и дорогими коврами, а кресло Папы могло подниматься на 30 сантиметров, чтобы верующие могли лучше видеть понтифика. По сути, Lincoln можно считать первым папамобилем специализированной постройки

Но вскоре в распоряжении Павла VI появился автомобиль, который затмил «американцев» - Mercedes-Benz 600 Pullman. Такие лимузины возили только высокопоставленных лиц: королеву Елизавету II, Леонида

Брежнева, Ричарда Никсона и Джона Леннона. На изготовление одного такого лимузина уходило 18 месяцев.

Комплектация включала электропривод стеклоподъемников, сидений и крышки багажника, кондиционер, холодильник, радио и много другого полезного оборудования. Огромный 6,3-литровый V8 мощностью 250 л. с. работал тихо, а пневмоподвеска обеспечивала плавную езду. Для Папы Римского в 1966 году сделали версию Landulet

с мягким верхом и подъемным тронном. И понтифик пользовался «Мерседесом» до самой кончины в 1978 году.

После смерти Павла VI католическую церковь возглавил польский кардинал Кароль Войтыла, получивший церковное имя Иоанн Павел II. По началу он тоже пользовался Mercedes-Benz 600 Pullman Landulet. Вскоре ему предоставили два новых авто: Fiat 130, Mercedes-Benz 500 SEL и BMW 7 Series. А для встреч с верующими в Италии скон-

В Маранелло папамобилем стал Ferrari Mondial



Бенедикт XVI и Mercedes-Benz M-Class



струировали кабриолет на базе вседорожного Fiat Campragnola. Маленький белый автомобильчик как бы подчеркивал скромность понтифика. И не было в нем никакого суперсовременного оборудования или других атрибутов роскоши.

Однако когда в 1981 году на Иоанна Павла II совершили покушение, в ватиканский

гараж пришлось заказать бронированный папа-мобиль. Помощь опять пришла от Mercedes-Benz: в Германии построили вседорожник G-Class с прозрачным колпаком из пуленепробиваемого стекла. Это, пожалуй, самый известный папамобиль, ведь прослужил он целых 20 лет. К слову, за это время парадный автомобиль прошел всего

15 тыс. км. На нем понтифик ездил и во время визита Украину. Со временем Папе Римскому построили новый «экипаж», но теперь на базе Mercedes-Benz M-Class. А для обычных поездок предоставили седан S-Class.

Вышеперечисленные автомобили – официальный транспорт Ватикана. У них даже

Jeep Wrangler



специальные номерные знаки серии SVC (Status Civitatis Vaticanae – «город-государство Ватикан»). Для визитов Папы Римского принимающая сторона нередко готовит свои папамобили. Так, во время визита во Францию Иоанн Павел II передвигался на эксклюзивном четырехдверном кабриолете Citroen SM Presidentielle с двигателем Maserati, а в Испании пользовался Seat Panda. В Польше же ему выделили грузовик FSC Star. Но самым интересным стал 275-сильный кабриолет Ferrari Mondial, предоставленный понтифику во время визита на родину итальянской марки в Маранелло.

Папа Бенедикт XVI по происхождению немец, так что неудивительно, что он предпочитал автомобили Mercedes-Benz – вседорожники G-Class и M-Class.

Использует Mercedes-Benz M-Class и нынешний Папа Франциск, хотя в его гараже есть уже даже и электромобиль Opel e-Ampera. В поездках же он передвигался и на других машинах. В частности, в Эквадоре ему предоставили специальный Jeep Wrangler, в Южной Корее и на Филиппинах – Kia Sedona, а в США – скромный Fiat 500L.

Интересно, что непродолжительное время Франциск владел Lamborghini Huracan LP 580-2. Автомобиль понтифику подарили и он выставил его на благотворительный аукцион, украсив перед этим своим автографом. Huracan продали за 861 тыс. долларов.

Сейчас большинство знаменитых папамобилей прошлого оказались в ватиканском музее экипажей Папы Римского. Все они находятся в отличном состоянии и способны хоть сейчас вернуться к исполнению своих прямых обязанностей.



Kia Sedona



Lamborghini Huracan был подарен Папе Римскому, а затем продан с аукциона



Электромобиль Opel e-Ampera



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