

Тест-Драйв

ОКТАБРЬ 2019



Lamborghini Sian • Porsche Taycan • Infiniti Q50 S • Cupra Tavascan • Ferrari F8 Spider • Mercedes-Benz Vision Simplex • Mercedes-AMG GLB35 • Subaru Impreza • Nissan Juke • Hyundai i10 • Smart EQ • Buick Verano • Fiat 595 Abarth Pista • Audi RS Q3 • Nissan Patrol • Bugatti Chiron Super Sport 300+ • Ferrari 812 GTS • Lincoln Aviator • SsangYong Korando • Audi Q3 Sportback • Skoda Kamiq • Chevrolet Malibu • Kia XCeed • Audi Q7 • Land Rover Discovery Sport • McLaren GT • Mercedes-AMG A45 • Mazda 3 • Peugeot 308 • Skoda Scala • Ford Mondeo • Honda Accord • Toyota Camry • Hyundai Tucson • Jeep Compass • Mitsubishi Eclipse Cross • BMW X6 • Maserati Levante • Porsche Cayenne • Dodge Challenger •

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

Автосалон

АВТОСАЛОН ВО ФРАНКФУРТЕ IAA-2019:
взгляд в будущее

20

Тест-драйв

INFINITI Q50 S:

премиальный спорт-седан за разумные деньги

28

Концепт-кар

CUPRA TAVASCAN:

предвестник электрического вседорожника

32

Концепт-кар

MERCEDES-BENZ VISION SIMPLEX:

в память о легенде

36

Премьера

FERRARI F8 SPIDER:

легче, мощнее, быстрее

40

Премьера

MERCEDES-AMG GLB35:

пополнение в «семействе»

44

Премьера

SUBARU IMPREZA:

обновление

48

Премьера

NISSAN JUKE:

вторая глава

52

Премьера

HYUNDAI I10:

дубль третий

56

Премьера

SMART EQ:

модернизация

60

Премьера

BUICK VERANO:

премиальный брат Opel Astra

64

Премьера

FIAT 595 ABARTH PISTA:

юбилейная версия

68

Премьера

AUDI RS Q3:

ярче и мощнее

74

Премьера

NISSAN PATROL:

радикальное обновление

78

Премьера

BUGATTI CHIRON SUPER SPORT 300+:

невероятно быстрый

82

Премьера

FERRARI 812 GTS:

крышу – долой!

90

Премьера

LAMBORGHINI SIAN:

курс – на гибридизацию



96

Премьера
PORSCHE TAYCAN:
электрический первенец



102

Дебютант
LINCOLN AVIATOR:
возвращение в новом образе



110

Дебютант
SSANGYONG KORANDO:
четвертая глава



116

Дебютант
AUDI Q3 SPORTBACK:
в спортивном стиле



124

Дебютант
SKODA KAMIQ:
младший член семьи



132

Дебютант
CHEVROLET MALIBU:
седан по-американски



138

Дебютант
KIA XCEED:
стильный хетчбэк повышенной проходимости



144

Дебютант
AUDI Q7:
обновленный гигант



152

Дебютант
LAND ROVER DISCOVERY SPORT:
знакомый дизайн, новые технологии



158

Дебютант
MCLAREN GT:
спорткупе для дальних путешествий



166

Дебютант
MERCEDES-AMG A45:
самый быстрый в классе



174

Сравнительный тест-драйв
MAZDA 3, PEUGEOT 308 И SKODA SCALA:
новички С-класса против старожил



180

Сравнительный тест-драйв
FORD MONDEO, HONDA ACCORD И TOYOTA CAMRY:
сравнение больших гибридов



186

Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI TUCSON, JEEP COMPASS И MITSUBISHI ECLIPSE CROSS:
сравнение компактных вседорожников



192

Сравнительный тест-драйв
BMW X6, MASERATI LEVANTE И PORSCHE CAYENNE:
вседорожники с задорным нравом



198

Страницы истории
DODGE CHALLENGER:
мощный американец

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

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



Автосалон во Франкфурте IAA–2019

взгляд в будущее

Каждые два года осенью во Франкфурте открывает двери один из самых масштабных автосалонов в мире Internationale Automobil-Ausstellung (IAA). Проводят его с 1897 года, причем изначально он был в Берлине, а с 1951 года перебрался во Франкфурт и теперь чередуется с Парижским автошоу.

IAA-2019 проходит с 10 по 22 сентября и его организация претерпела изменения. Параллельно с выставкой провели крупную научную конференцию, посвященную экологическим технологиям и инновациям, которые совершат революцию во всей системе дорожного движения (автопилот, дополненная реальность, искусственный интеллект).

Но конечно же, главными во Франкфурте остались премьеры новых моделей. Хотя на IAA-2019 мировых и европейских премьер оказалось несколько меньше, чем обычно – около сотни. Общая площадь экспозиций уменьшена до 168 тыс. кв. м. К тому же, что свыше двух десятков автопроизводителей отказались от участия в выставке. Среди них – Alfa Romeo, Aston Martin, Cadillac, Chrysler, Citroen, Ferrari, Fiat, Jeep, Infiniti, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Rolls-Royce, Subaru, Suzuki, Toyota и Volvo.

Несмотря на уменьшенное количество участников, интересных новинок на Франкфуртском автосалоне хватало, причем особенно в сегменте электромобилей. Свои

дебютные электрические модели подготовили Honda и Porsche, появились новые электромобили Mini, Opel и Volkswagen. Вместе с тем, были представлены скоростные спортивные Audi, BMW, Lamborghini. Да и вседорожников различных хватало – один лишь новый Land Rover Defender чего стоит.

На открытии автосалона побывала канцлер Германии Ангела Меркель. К услугам посетителей – многочисленные тест-драйвы и обширная шоу-программа. Также в этом году расширили перечень познавательных мероприятий и активностей для студентов. Всего Франкфуртский автосалон принял 560 тыс. посетителей.

Audi

Во Франкфурте показали заряженные универсал Audi RS6 и лифтбэк RS7. Оба автомобиля получили 4,0-литровый V8 с двумя турбинами мощностью 600 л. с. и 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке 250, 280 либо 305 км/ч. Экономить топливо помогают 48-вольтовая гибридная силовая установка и система отключения цилиндров. Обязательными являются фирменный постоянный привод Quattro с электронным дифференциалом, адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска. Узнать новые Audi RS6 и RS7 можно по особой решетке радиатора, аэродинамическому обвесу, расширенным крыльям и 20-дюймовым дискам. В салоне появились карбоновые вставки, установлены спортивные сиденья и скошенный снизу руль. Цена автомобилей – от 120 тыс. евро.

У Audi A6 появился еще и вариант повышенной проходимости Allroad Quattro. Он отличается защитным пластиковым обвесом, а клиренс благодаря пневмоподвеске можно увеличить до 184 мм. В салоне использована особая отделка тканью и кожей, а комплектацию пополнил электропривод пятой двери с сенсорным открытием. На выбор предложены исключительно 3,0-литровые турбодизели на 231, 286 и 349 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с. Все версии полноприводные, предусмотрены и адаптивные амортизаторы. Цена стартует с 61 500 евро.

Audi Q3 Sportback – первое вседорожное купе немецкой марки. У 4,5-метрового автомобиля не только аркообразная крыша и



Audi RS6



Audi RS7 Sportback



Audi A6 Allroad Quattro





Audi Q3 Sportback

высокая оконная линия, но и расширенные крылья. Крупная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Стандартными являются цифровая панель приборов и 10,1-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника составляет 530 л. На первых порах будут доступны 2,0-литровые двигатели с турбонаддувом – 230-сильный бензиновый и 150-сильный дизельный. Более мощный вариант является полноприводным и разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с. Цена Audi Q3 Sportback в Европе – от 36 тыс. евро.

«Семейство» Audi A5 прошло плановое обновление. Купе, кабриолет и лифтбэк узнаются по новой решетке радиатора, измененной светодиодной оптике и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. В салоне появился увеличенный 10,1-дюймовый дисплей мультимедийной системы. В линейке двигателей теперь 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 190 и 245 л. с., а также турбодизели на 163 и 190 л. с. такого же объема. Audi S5 теперь предложен как с 3,0-литровым 354-сильным бензиновым V6, так с 3,0-ли-



тровым 349-сильным турбодизелем.

Audi AI-Trail – прототип вседорожника будущего. Это капсула на колесах длиной 4,15 м с большой площадью остекления – чтобы обеспечить хорошую обзорность во всех направлениях. Двери выполнены распашными, а центральные стойки отсутствуют. В салоне установлены четыре отдельных кресла. Приборной панели нет – ее может заменить смартфон. Впрочем, предусмотрены дисплеи мультимедийной системы.

На каждом колесе установлено по электромотору. Суммарно они развивают 435 л. с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 130 км/ч, а запас хода составляет 500 км по асфальту и 250 км – по бездорожью. Клиренс автомобиля равен 340 мм, так что можно штурмовать полуметровые броды. Интересно, что комплектация включает дроны, освещающие дорогу для автомобиля ночью.



Audi Ai-Trail





Audi S5



BMW X6



BMW

Главная премьера баварской марки – новый BMW X6 третьего поколения. Вседорожник сохранил знакомый дизайн с покато́й линией крыши и заостренной задней частью. Вместе с тем, решетка радиатора теперь крупнее, а фары, наоборот, стали уже. Задние крылья еще больше расширены. В салоне появились цифровая панель приборов и 12,3-дюймовый сенсорный дисплей. BMW X6 стал просторнее, а объем его багажника вырос до 580 л. Список опций пополнили четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот с дистанционным управлением и система доступа в салон со смартфона. Поначалу на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (530 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 265 и 400 л. с. Базовую комплектацию пополнили адаптивные амортизаторы, а за доплату доступны управляемые задние колеса, активные стабилизаторы поперечной устойчивости и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом. Цена BMW X6 – от 76 тыс. евро.

Также во Франкфурте показали предсерийную версию купе BMW 4 Series нового поколения. Концепт-кар удивил, прежде всего, огромной решеткой радиатора, которая еле поместилась на кузове. В осталь-



BMW Concept 4





BMW 8 Series Gran Coupe

ном же дизайн BMW получился весьма элегантным – с изогнутой крышей и высокой оконной линией. Раскосые фары являются полностью светодиодными, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Палитра версий BMW 8 Series расширена. В частности, появился четырехдверный вариант Gran Coupe. Он достигает 5082 мм в длину и отличается покатой формой крыши и заостренной крышкой багажника. Салон Gran Coupe является четырехместным, а объем его багажника равен 440 л. Базовая комплектация включает четырехзонный климат-контроль и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. На первых порах для BMW 8 Series Gran Coupe предлагают на выбор бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (530 л. с.), а также 3,0-литровый 320-сильный турбодизель. Все версии получили 8-ступенчатый «автомат», а привод может быть задним или полным. В качестве опции предложены управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Цена BMW 8 Series Gran Coupe – от 91 500 евро.

Представлены и купе и кабриолет BMW M8. Автомобили оснащены 4,4-литровым турбированным V8, развивающим 600 или 625 л. с. Более мощный вариант Competition стартует до 100 км/ч за 3,2 с и может развить 305 км/ч. Полный привод обязателен, хотя есть и заднеприводный режим. BMW M8 получил адаптивные амортизаторы, а за доплату доступны карбоново-керамические тормоза. Узнать автомобиль можно по аэродинамическому обвесу, расширенным крыльям и 20-дюймовым дискам. В салоне появились спортивные ковшеобразные сиденья и руль, а у цифровой панели приборов изменена графика. Стоимость BMW M8 – от 125 тыс. евро.



BMW M8





Ford Puma

Ford

Ford возродил модель Puma, однако теперь это не купе, а 4,2-метровый компактный вседорожник на платформе Fiesta. Впрочем, у него купеобразная покатая линия крыши и весьма динамичный дизайн. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с каплевидными фарами, которые могут быть и светодиодными. Крылья автомобиля серьезно раздуты, а на крыше установлен немаленький спойлер. В салоне установлена цифровая панель приборов, а к центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. У Ford Puma довольно-таки большой 456-литровый багажник. Среди доступных опций – массаж передних сидений, парковочный автопилот и даже система полуавтономного движения. Поначалу вседорожник будут оснащать 1,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 125 и 155 л. с. У менее мощной версии для экономии топлива отключается один из цилиндров, а у более мощной предусмотрена 48-вольтовая гибридная установка. Привод пока – только передний. Стоимость Ford Puma – от 17 500 евро.



Honda

Honda e – первый электромобиль японской марки. Компактный городской хетчбэк очень напоминает первый Honda Civic 1972 года. У него знакомый силуэт и схожие круглые фары, но со светодиодной оптикой. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Ручки передних дверей выдвижные, а у задних – и вовсе спрятаны в стойках крыши. Салон удивляет количеством дисплеев. На передней панели их установлено сразу пять: цифровая панель приборов, экраны мультимедийной системы и мониторы для камер заднего вида. На выбор предложены две версии – с электромоторами на 136 и 154 л. с. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 8 с. Аккумуляторная батарея емкостью 35,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 220 км, а зарядить ее на 80% можно за полчаса. Цены в Европе стартуют с 29 500 евро.

Honda e





Honda e



Hyundai i10



Hyundai

Новый Hyundai i10 третьего поколения немного подрос и стал выразительнее на вид. У хэтчбека расширенные колесные арки и изогнутая оконная линия. Широкая решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова установлены компактные фонари. В салоне улучшены материалы отделки, а приборы украшены серебристыми ободками и клетчатым узором. Появился и 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Все Hyundai i10 теперь оснащены системой автоматического торможения, а среди опций теперь есть камера заднего вида, технологии распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя. У предшественника позаимствовали атмосферные бензиновые моторы объемом 1,0 л (67 л. с.) и 1,2 л (84 л. с.), но появился и 100-сильный турбированный вариант. Hyundai i10 будет стоить от 11 тыс. евро.

Концептуальный Hyundai 45 EV посвящен 45-летию автомобильного подразделения концерна. Его рубленый дизайн с большим углом наклона задних стоек крыши выдержан в духе купе Hyundai Pony 1974 года. Вместе с тем, есть и современные черты вроде светодиодной оптики или камер вместо



Hyundai 45

зеркал заднего вида. Двери выполнены распашными, а центральные стойки отсутствуют. Кроме того, для удобства посадки и высадки передние сиденья могут поворачи-

ваться. Большую часть передней панели занимает широкий жидкокристаллический дисплей. Известно, что Hyundai 45 EV является электромобилем и получил автопилот.



10



Hyundai 45

Kia

Kia Xceed – новый вседорожный собрат хэтчбэка Ceed. У него не только защитный пластиковый обвес и увеличенный до 174 мм клиренс, но и большинство кузовных панелей новые. Xceed выглядит элегантнее благодаря большим углам наклона передних и задних стоек крыши и расширенным задним крыльям. Фирменная «пасть» решетки радиатора сочетается с раскосыми фарами, которые могут быть полностью светодиодными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Отделку салона разбавляют ярко-желтые вставки. За доплату доступны цифровая панель приборов и 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника равен 426 л, а пятая дверь может быть дополнена электроприводом с сенсорным открытием. Для Kia Xceed предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.), 1,4 л (140 л. с.) и 1,6 л (204 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 115 и 136 л. с. Стоимость хэтчбэка – от 20 тыс. евро.



Kia Xceed



Lamborghini

Lamborghini FKP37 Sian – первый серийный гибрид итальянской марки. Посвятили его недавно умершему руководителю концерна Volkswagen Фердинанду Пиеху. Ураганное купе создано на базе модели Aventador и получило такой же 6,5-литровый V12, но с увеличенной до 785 л. с. мощностью. В паре с ним работает 34-сильный электромотор, помогающий при разгоне. Суммарная мощность составляет 819 л. с. и этого хватает, чтобы стартовать до 100 км/ч за 2,8 с и развивать свыше 350 км/ч. Lamborghini Sian является полноприводным, он получил управляемые задние колеса, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза. У него типичный для Lamborghini клиновидный дизайн, хотя есть и оригинальные черты вроде тоненьких светодиодных фар и прозрачной секции в крыше. Предусмотрено и выдвижное антикрыло. В салоне появились новые спортивные сиденья, а в отделке использованы карбон и алькантара. Всего выпустят только 63 Lamborghini Sian по цене в 2 млн. евро.



Lamborghini FKP37 Sian





Land Rover Defender

Land Rover

Новый Land Rover Defender приехал во Франкфурт прямо из Азии в рамках масштабного пробега. Он отличается ярким угловатым дизайном с вертикальными стойками крыши и короткими свесами кузова. Он по-прежнему доступен в короткой трехдверной и удлиненной пятидверной версиях, но от рамы разработчики отказались. Салон стал гораздо роскошнее, причем

предусмотрены цифровая панель приборов, 10-дюймовый сенсорный дисплей и система проецирования данных на лобовое стекло. Длиннобазый Defender может быть семиместным, а короткой версии доступен трехместный передний диван. В перечне опций появились адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения и распознавания дорожных знаков. Land Rover Defender будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (300 л. с.) и

3,0 л (400 л. с.), а также 2,0-литровыми турбодизелями на 200 и 240 л. с. У внедорожника – и полный привод с понижающей передачей, и блокировки дифференциалов, и система выбора настроек для разных типов бездорожья. Клиренс достигает 291 мм и можно преодолевать броды глубиной 90 см. За доплату доступна пневмоподвеска. Цена Land Rover Defender – от 50 тыс. долларов.



Land Rover Defender

Mercedes-Benz

На автосалоне представили новый Mercedes-Benz GLE Coupe второго поколения. Внедорожное купе подросло до 4939 мм в длину при колесной базе в 2935 мм, а его дизайн сделали элегантнее. Линия крыши стала более покатой, а задняя часть заострена. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам расположены раскосые светодиодные фары. В салоне, как и у всех современных Mercedes-Benz, цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедий-



Mercedes-Benz GLE Coupe





Mercedes-Benz Vision EQS



ной системы сгруппированы в один блок. Передние сиденья разделены широким трансмиссионным тоннелем. Объем багажника увеличен до 655 л. Поначалу на выбор будут доступны только 3,0-литровые турбированные «шестерки» - бензиновые мощностью 367 и 435 л. с., а также дизели на 272 и 330 л. с. Обязательными являются 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия и полный привод. За доплату доступны адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска с возможностью отдельной регулировки каждого из колес. Цена Mercedes-Benz GLE Coupe – от 75 тыс. евро.

Mercedes-Benz готовит роскошную электрическую альтернативу седану S-Class.

Предваряет новую модель концепт-кар Vision EQS. Автомобиль длиной свыше 5 м привлекает элегантным обтекаемым дизайном с аркообразной крышей и высокой оконной линией. Светодиодными являются не только фары, но и подсветка решетки радиатора. Профиль подчеркивают 24-дюймовые легкосплавные диски. Внутри Mercedes-Benz Vision EQS напоминает роскошную яхту. Разработчики решили подчеркнуть заботу об экологии, а потому использовали в отделке искусственные кожу и замшу. В салоне – целый набор сенсорных дисплеев, а показания приборов проецируются прямо на переднюю панель. Два электромотора (по одному на ось) суммарно развивают

476 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 4,5 с и достигать свыше 200 км/ч. Запас хода электромобиля составляет 700 км. Также EQS получил автопилот.

Представили и серийный электромобиль Mercedes-Benz EQV. Вэн V-Class оснастили 204-сильным электромотором и аккумуляторной батареей на 90 кВт·ч, позволяющей проехать до 405 км. Mercedes-Benz EQV отличается от стандартного микроавтобуса дизайном передней части с подсветкой фальшрадиаторной решетки и светодиодной оптикой. Модель предложена в двух вариантах по длине – 5140 и 5370 мм. Стоимость вэна – от 60 тыс. евро.

Mercedes-Benz EQV





Mini Cooper SE

Mini

Линейку Mini расширила электрическая версия Cooper SE. Хэтчбек получил силовую установку от BMW i3S. Электромотор мощностью 184 л. с. позволяет разогнаться до 100 км/ч за 7,3 с и развивать 150 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 32,6 кВт·ч обеспечивает запас хода в 235 км. Подзарядить электромобиль Mini от быстрой станции на 80% можно за 35 минут. Отличить Mini Cooper SE можно по измененному дизайну передней части и 17-дюймовым

легкосплавным диском оригинального дизайна. Оптика полностью светодиодная, причем узор фонарей напоминает британский флаг. В салоне появилась цифровая панель приборов. Купить электромобиль Mini можно будет за 32 500 евро.

Легкосплавным диском оригинального дизайна. Оптика полностью светодиодная, причем узор фонарей напоминает британский флаг. В салоне появилась цифровая панель приборов. Купить электромобиль Mini можно будет за 32 500 евро.



Opel Corsa

Opel

На автошоу во Франкфурте дебютировал новый Opel Corsa. Хэтчбек подрос до 4,06 м в длину, но при этом стал легче сразу на 100 кг. Дизайн стал выразительнее – с широкой решеткой радиатора и профилированными боковинами. Фары Corsa могут быть светодиодными и матричными. Задние стойки по дизайну напоминают плавники акулы, а пятая дверь выполнена рельефной. В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях есть и цифровая

панель приборов. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей с диагональю 7 либо 10 дюймов. Opel Corsa стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 309 л. Среди опций появились адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, Wi-Fi и система распознавания дорожных знаков. На выбор предложены 1,2-литровые бензиновые двигатели мощностью 75, 100 и 130 л. с., а также 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Появился и 136-сильный электромобиль Opel e-Corsa

с запасом хода в 330 км. Цены стартуют с 16 тыс. евро.

Opel Grandland X обзавелся гибридной версией Hybrid4. Его передние колеса вращают 1,6-литровый бензиновый турбодвигатель на 200 л. с. и 109-сильный электромотор, еще один электрический мотор такой же мощности установлен на задней оси. Суммарная отдача гибридной силовой установки составляет 300 л. с., а заявленный расход топлива – 2,2 л/100 км. К тому же, до 50 км Grandland X может проехать на электротяге.



Opel Corsa



Opel Grandland X Hybrid4



Porsche Taycan



Porsche

Во Франкфурте состоялась премьера Porsche Taycan – первого электромобиля немецкой марки. С виду пятиметровый лифтбэк мало чем отличается от предсерийного концепт-кара Mission E. У него элегантный изгиб линии крыши, большой угол наклона задних стоек, выпуклые передние крылья и узкие светодиодные фары. В салоне – целый набор дисплеев: цифровая приборная панель, два сенсорных экрана мультимедиа и даже отдельный монитор для

переднего пассажира. Первыми дебютировали самые мощные версии – 680-сильный Taycan Turbo и 761-сильный Turbo S. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 2,8 с и развивает 260 км/ч. Аккумуляторная батарея емкостью 93,4 кВт·ч обеспечивает запас хода 450 км в Taycan Turbo и 412 км – в Turbo S. Лифтбэк получил адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Цена Porsche Taycan – от 152 тыс. евро, но со временем появятся более дешевые версии.

А самый мощный Porsche Cayenne – теперь

заряжаемый гибрид. Его 4,0-литровый турбированный V8 с двумя турбинами и электромотор суммарно развивают 680 л. с. и 900 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 295 км/ч. При этом средний расход топлива равен 5,4 л/100 км, а 40 км гибрид Porsche может проехать на электротяге. Новая версия доступна как в стандартном, так и в купеобразном кузове. Цена гибрида – от 170 тыс. евро.



Porsche Cayenne Coupé Turbo S E-Hybrid





Renault Captur

Renault

Renault Captur второго поколения построен на платформе нового Clio и подрос до 4229 мм в длину при колесной базе в 2626 мм. Дизайн стал более зрелым – с выпуклыми крыльями и увеличенной решеткой радиатора в виде улыбки. Фары являются светодиодным уже в базовой версии, а сзади обращают на себя внимание тоненькие

C-образные фонари. Отныне у всех Captur цифровая панель приборов, а к центральной панели крепится 9,3-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. Очень необычно расположен селектор трансмиссии – его поместили на некое подобие полки. На втором ряду стало просторнее, а объем багажника вырос до 536 л. Список опций дополнили камеры кругового обзора, беспроводная зарядка для смартфонов, Wi-Fi,

системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения. Для Renault Captur предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (100 л. с.) и 1,3 л (130 и 155 л. с.), а также 1,5-литровые турбодизели на 95 и 115 л. с. Позже появится заряжаемый гибрид. Продажи стартуют в начале 2020 года по цене от 17 500 евро.



Renault Captur

Seat

Seat Tarraco получил гибридную модификацию. Вседорожник оснащен 1,4-литровым 150-сильным бензиновым турбодвигателем и электромотором на 116 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость составляет 217 км/ч. В электрическом режиме автомобиль способен проехать до 50 км.

Supra Tavascan – прототип электрического вседорожника от спортивного подразделения Seat. У него аркообразная крыша и высокая клиновидная оконная линия. Оригинально выглядит передняя часть с выраженным «носом» и двумя воздухозаборниками. Профиль подчеркивают карбоновый аэродинамический обвес и оригинальные 22-дюймовые диски. Задняя часть приподнята, а фонари растянуты на всю ширину



Seat Tarraco PHEV



Cupra Tavascan

автомобиля. Салон декорирован кожей, алькантарой и карбоном. Показания приборов выведены на дисплей, а сенсорный экран мультимедийной системы повернут к водителю. В салоне установлены четыре отдельных сиденья, разделенные высокой центральной консолью. Cupra Tavascan получил два электромотора общей мощностью 306 л. с. и разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с. Батарея емкостью 77 кВт·ч обеспечивает запас хода в 450 км.



Smart

Smart полностью переходит на выпуск электромобилей с 2020 года. Обновленная модель уже недоступна с бензиновым или дизельным двигателем, а будет предложена только с 82-сильным электромотором. Разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с. Аккумуляторная батарея небольшая – емкостью 17,6 кВт·ч, а запас хода составляет 159 км. У Smart новая увеличенная решетка радиатора и измененные фары, которые могут быть и светодиодными. Оригинально смотрятся фонари, украшенные причудливым узором. В салоне изменена центральная панель и установлен новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей.



Smart EQ





Volkswagen ID.3

Volkswagen

Ожидаемой премьеры Volkswagen Golf VIII во Франкфурте не состоялось, но показали новый Volkswagen ID.3. Он стал первенцем в «семействе» электромобилей, построенных на специально созданной платформе MEB. Хэтчбек С-класса достигает 4261 мм в длину, но при этом у него большая колесная база – 2765 мм. С виду новый Volkswagen ID.3 мало чем отличается от предсерийной версии – у него однообъемный дизайн и продолговатые светодиодные фары. Салон выглядит довольно лаконично – с цифровой панелью приборов и 10,2-дюймовым сенсорным дисплеем. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло с функцией дополненной реальности. Начальный ID.3 получил 147-сильный электромотор и батарею емкостью 45 кВт·ч и обладает запасом хода в 330 км. Далее следует 204-сильный вариант с батареей на 58 кВт·ч, способный проехать 420 км без подзарядки. У флагманской версии емкость аккумулятора – 77 кВт·ч, а дальность пробега – 550 км. Цена Volkswagen ID.3 стартует с 30 тыс. евро.



Volkswagen ID.3





Volkswagen ID.4



Кроме того, презентовали прототип электрического внедорожника Volkswagen ID.4. Выставили его в виде своеобразной инсталляции – за стеклом. Электромобиль также построен на платформе MEB и ему доступны те же силовые установки, что и у ID.3. Разве что будут еще и полноприводные версии с двумя электромоторами. По дизайну новый Volkswagen ID.4 схож с собратом, хотя он ощутимо крупнее, углы наклона стоек крыши у него немного меньше, а капот – значительно выше. Ожидается, что внедорожник будет просторнее внутри. Серийная модель будет представлена на автошоу в Детройте и поступит в производство во второй половине 2020 года.

Volkswagen T-Roc обзавелся версией с кузовом кабриолет. Он стал двухдверным и получил мягкую тканевую крышу, которая складывается за 9 с на скорости до 30 км/ч. В остальном – это знакомый T-Roc, разве что дизайн задней части другой. К тому же, внедорожник стал строго четырехместным, а объем его багажника уменьшен до 284 л. Начальная версия получила технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. На первых порах на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.).

Volkswagen T-Roc Cabriolet



Infiniti Q



Q50 S



премиальный спорт-седан
за разумные деньги



Марка Infiniti давно известна своими спортивными седанами, причем модель G-Series в свое время пользовалась немалой популярностью в наших краях. Она была на редакционном тесте, а теперь пришел черед ее преемника Infiniti Q50.

Дизайн Infiniti Q50 отвечает всем канонам спортивных седанов. У автомобиля длинный капот, покатая линия крыши и укороченный багажник с интегрированным заостренным спойлером. Огромная четырехугольная радиаторная решетка обрамлена хромом, а грозности «взгляду» прибавляют раскосые диодные фары. В тестируемой версии Sport седан Infiniti выглядит выразительнее благодаря агрессивному переднему бамперу и 19-дюймовым легкосплавным дискам. Автомобиль получился весьма мускулистым

– с рельефными боковинами и расширенными задними крыльями. Задние стойки крыши привлекают характерным для Infiniti изгибом. Продолговатые фонари соединены хромированным молдингом, а из бампера выглядывают две широких выхлопных трубы. В общем, автомобиль заметный, особенно в красном цвете.

По меркам D-класса Infiniti Q50 немаленький – достигает 4800 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. Весит автомобиль 1642 кг. Правда, клиренс небольшой – 126 мм, поэтому ездить нужно осторожно, чтобы не повредить, прежде всего, тот самый красивый передний бампер.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, гофрированный алюминий и черные лакированные вставки. На педалях и порогах –

металлические накладки. Кстати, педалей три: одна из них – стояночный тормоз. Как известно, такое решение популярно на американском рынке.

Передняя панель выполнена обволакивающей. На рулевом колесе предусмотрены удобные наплывы в районе хвата рук. К слову, переключателей на нем довольно много – они отвечают за круиз-контроль, аудиосистему, телефон и меню бортового компьютера. Приборы с опитронной подсветкой прикрыты стильным изогнутым козырьком. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера.

На наклоненной центральной панели





установлены сразу два сенсорных дисплея. Верхний, 8,0-дюймовый, отображает данные спутниковой навигации и камеры заднего вида. Для удобства есть еще и круглый джойстик. Нижний экран с диагональю 7 дюймов отвечает аудиосистеме и климат-контролю, хотя при этом кнопки остались. Ниже – клавиши управления подогревом сидений.

Как рулевая колонка, так и передние кресла в тестовом Infiniti Q50 S оснащены электроприводом с памятью настроек. Причем, при выключении зажигания они отъезжают для удобства посадки и высадки. Также у водителя есть удлинитель подушки. Сиденья комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. У них регулируется

поясничный подпор. На центральном тоннеле установлены два подстаканника широкий подлокотник с боксом и USB-портами внутри. Посадка за рулем низкая, но обзорность хорошая и разве что высокая «корма» ее ограничивает.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, а салон довольно широкий в







В автомобиле возможен доступ к подписанным услугам, при этом происходит сбор и передача данных о состоянии и диагностике автомобиля, режиме стиля вождения и, в некоторых случаях, местоположении автомобиля, для обработки в Nissan Motor Co., Ltd. Подробнее см. в руководстве пользователя.

Нажмите OK, чтобы принять.

OK

Отклонить

Отмена

НАВИГАЦИЯ



Новый адрес



Объекты POI



Домашний адрес



Цель

ПРИЛОЖЕНИЯ



Телефон



Информация



iNtouch Services



Настройки



AUDIO



MENU



CLIMATE



SEEK TRACK

RADIO

MEDIA

TUNE FOLDER



PASSENGER AIR BAG



PASSENGER AIR BAG



районе плеч. Тем не менее, сзади все же комфортнее двоим пассажирам, ведь по центру проходит трансмиссионный тоннель.

Объем багажника очень приличный – 500 л, но запаса отсутствует. Также следует отметить специальный рычажок для открытия багажника изнутри. Объясняется это требованиями американского рынка – мол, если человека выкрали и спрятали в багажнике, то он сможет таким образом спастись.

Комплектация Infiniti Q50 S весьма богатая,

ведь тестируемый авто также получил несколько пакетов опций. Предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет двухзонный климат-контроль, аудиосистема Bose с 16 динамиками, камеры кругового обзора, датчики дождя и света, люк в крыше, адаптивный круиз-контроль. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля разметки.

Как ни странно, сердце этого «самурая»

- немецкое. Его 2,0-литровый 211-сильный турбомотор разработан в Mercedes-Benz. Он отзывчивый и очень хорошо проявляет в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 350 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1250 об/мин, хотя по-настоящему прилив тяги ощущается после 2000 об/мин. При этом двигатель плавный, а громким становится разве что на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость составляет 245 км/ч.

При этом спортивный седан Infiniti Q50 приятно удивил расходом топлива – 8,2-8,5 л/100 км при преимущественно городской езде. По паспорту – 9,3 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном. Экономить помогает система Start&Stop, глушащая двигатель при остановках. Единственный нюанс: ее можно отключить, но при следующем запуске мотора она автоматически активируется.

Передачи в 7-ступенчатом «автомате» переключаются практически незаметно. При желании можно перейти в ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Особенность Infiniti Q50 S – система Direct Adaptive Steering. По сути, это полностью электронное рулевое управление без механической связи с колесами. И оно приятно удивляет – руль точный и обратной связи вполне хватает. Заднеприводный седан послушен и увлекателен в управлении. Его поворачиваемость близка к нейтральной, да и сцепление с дорогой хорошее (хотя за рубежом есть и полноприводные версии). При желании можно выбрать спортивный режим: в этом случае руль становится острее и тяжелее, педаль акселератора – отзывчивее, а переключения передач происходят при более высоких оборотах.

В версии Sport подвеска более жесткая, чем у стандартного Q50, хотя комфорт езды на высоте. Большинство выбоин глотаются плавно и тихо. Шумоизоляция салона очень хорошая, хотя на скоростях 140-150 км/ч уже проявляются аэродинамические шумы. Порадовали и тормоза – замедляется Q50 очень уверенно.

Новый Infiniti Q50 S богат оснащен и интересно управляется. К тому же, по меркам премиум-сегмента D-класса цена весьма привлекательна – от 746 тыс. гривен. И даже тестируемый автомобиль в богатой комплектации стоит 1 051 280 гривен, что меньше, чем у многих конкурентов.





Технические характеристики Infiniti Q50 Sport

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1642
Длина/ширина/высота, мм	4810/1820/1455
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1545/1565
Клиренс (дорожный просвет), мм	126
Объем багажника мин/макс, л	500
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	211 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1250-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, 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, VDC, TCS, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	245
Расход топлива, л/100 км	
Городской цикл	9,3
Загородный цикл	5,7
Смешанный цикл	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 051 280
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000

Cupra Tavas

предвестник электрического



scan

го вседорожника







Самые быстрые и заряженные Seat теперь выпускаются под отдельной маркой Supra. Вскоре в продажу поступит и первая полностью самостоятельная модель Supra Formentor. В планах компании – и электромобиль, а представляет его концепт-кар Supra Tavascan.

Новый Supra Tavascan – компактный вседорожник со стремительным дизайном. У него аркообразная крыша и высокая клиновидная оконная линия. Оригинально выглядит передняя часть с выраженным «носом» и двумя воздухозаборниками. Светодиодными являются не только фары,

но и подсветка логотипа Supra. Дверные ручки сделаны выдвижными. Профиль подчеркивают карбоновый аэродинамический обвес и 22-дюймовые диски с оригинальным дизайном. Задняя часть приподнята, а фонари растянуты на всю ширину автомобиля.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминия и карбон. Обод руля выполнен плоским снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Сенсорный экран мультимедийной системы повернут к водителю. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенные высокой

центральной консолью.

Концепт-кар Supra Tavascan построен на модульной платформе MEB, созданной специально для электромобилей. Два электромотора суммарно развивают 306 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 6,5 с. Аккумуляторная батарея на 77 кВтч позволяет проехать до 450 км без подзарядки.

Новый Supra Tavascan презентовали публике на Франкфуртском автосалоне. Серийный же электрический вседорожник может дебютировать в 2020 либо 2021 году.

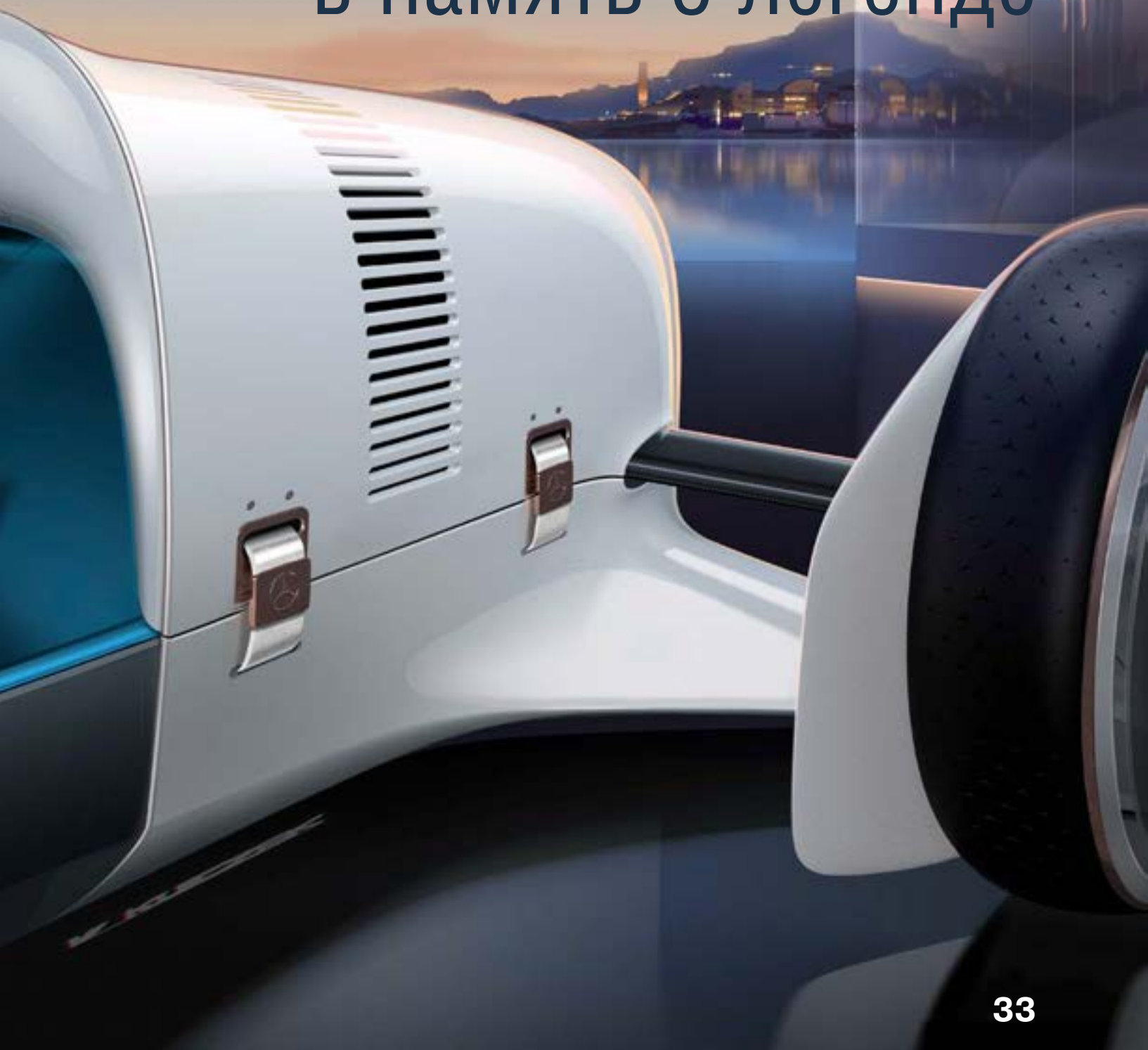


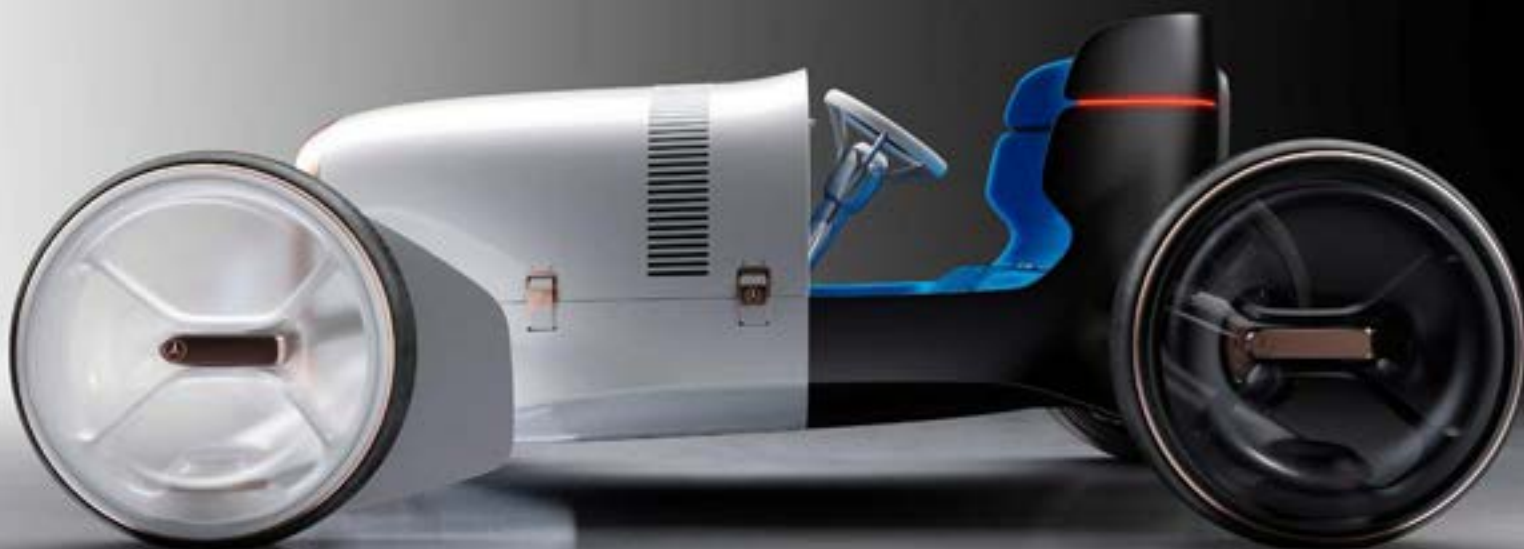
Mercedes-Benz



Vision Simplex

в память о легенде





Mercedes 35HP Simplex 1900 года – одна из самых важных моделей в истории немецкой марки. По сути, она сформировала компоновку автомобиля на столет вперед. А еще она привнесла такие новшества, как верхние распредвалы или 4-ступенчатая механическая трансмиссия. К тому же, именно Simplex стал первым автомобилем, названным Mercedes – в честь Мерседес Еллинек, дочери уважаемого клиента, а затем – и дилера марки.

Отдать дань легендарной модели призван концепт-кар Mercedes-Benz Vision Simplex.

Он показывает современное видение классического кабриолета. У него такой же выраженный капот с креплением ремнями и даже колеса открыты. Хотя, конечно, дизайн получился очень футуристичным. Особенно эффектно выглядит дисплей на месте решетки радиатора. Оптика современная – полностью светодиодная. Хотя есть и классические детали родом из начала XX века вроде стильного чемодана-багажника сзади.

Салон выглядит очень лаконично. На передней панели установили лишь несколько переключателей и небольшой циферблат

часов. Показания приборов проецируются прямо на нее, причем есть даже навигационная система. Руль установлен под углом, как в старинных автомобилях. Водитель и пассажир сидят на мягком диване, созданного известным производителем элитной мебели Chesterfield.

В отличие от знаменитого предка, новый Mercedes-Benz Vision Simplex оснащен не двигателем внутреннего сгорания, а электромотором. Хотя характеристики Mercedes-Benz пока не разглашаются.





Ferrari F8

легче, мощнее, быстрее



Spider





С конца 60-х годов в линейке Ferrari неизменно присутствуют среднемоторные модели «начального» уровня. Они, как правило, дешевле собратьев, но не менее мощные и быстрые. Основал эту линейку знаменитый Ferrari Dino, а прямым его наследником является новый Ferrari F8, пришедший на смену модели 488 GTB. Весной была представлена версия с кузовом купе, а теперь появился и кабриолет Ferrari F8 Spider.

Новый Ferrari F8 Spider сохраняет габариты предшественника – 4611 мм в длину при колесной базе в 2650 мм. Но за счет более активного использования карбона масса снижена на 40 кг – до 1400 кг.

Внешне кабриолет также не слишком отличается от предшественника и сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед

салонном. Линии кузова по-прежнему плавные, хотя «нос» стал более заостренным. К слову, в нем появилось специальное отверстие, направляющее поток воздуха к лобовому стеклу (такое решение призвано увеличить прижимную силу на 10%). Светодиодные фары стали чуть уже. Сзади появился заостренный спойлер, а круглых фонарей теперь четыре. Жесткая крыша складывается электроприводом за 14 с на скорости до 45 км/ч.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Как и у всех современных Ferrari, на руль вынесены кнопки запуска двигателя, управления светом фар и указателями поворотов. Желтый циферблат тахометра на приборной панели сочетается с двумя дисплеями.

Как и прежде, кабриолет Ferrari оснащен

3,9-литровым V8 с двумя турбинами. Двигатель стал мощнее на 50 л. с. (720 л. с.), а максимальный крутящий момент достиг 770 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 8,2 с. Максимальная скорость увеличена до 340 км/ч.

Ferrari F8 Spider оснащен электронным дифференциалом E-Diff и антипробуксовочной системой F1-Trac. Также установлены адаптивные амортизаторы, карбоново-керамические тормоза и технология Side Slip Angle Control, контролирующая занос авто.

Новый Ferrari F8 Spider поступит в продажу с октября. Стоимость автомобиля составит примерно 250 тыс. евро.





Mercedes-A

быстрый и практичный



AMG GLB35





Mercedes-Benz GLB – самый новый представитель вседорожной линейки марки. Его позиционируют как практичную семейную модель, но это не помешало создать заряженный Mercedes-AMG GLB35.

Главная особенность GLB35 – доработанный 2,0-литровый бензиновый турбомотор. Его мощность увеличена с 224 до 306 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 400 Н·м. Новая выхлопная система обеспечивает сочный звук. С 8-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч.

Естественно, новый Mercedes-AMG GLB35 может быть исключительно полноприводным. Также специалисты AMG доработали рулевое управление и подвеску. За доплату предложены адаптивные амортизаторы, а диаметр тормозных дисков увеличен до 350 мм спереди и 330 мм – сзади.

У автомобиля выражен двухобъемный профиль с высоким капотом и малыми углами наклона стоек крыши. Отличить Mercedes-AMG GLB35 от стандартной версии можно, прежде всего, по особой широкой решетке радиатора и новому переднему бамперу с увеличенными воздухозаборниками. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски, а за

доплату предложены колеса диаметром до 21 дюйма.

Во внутренней отделке использованы кожа и алюминий, присутствуют и черные лакированные вставки. В салоне установлены спортивные сиденья первого ряда и руль с плоским ободом снизу. У цифровой панели приборов и дисплея мультимедийной системы изменена графика. Появились и новые функции: на экран выводятся время разгона до 100 км/ч или боковое ускорение. Доступны версии на пять и семь мест.

Новый Mercedes-AMG GLB35 показали на Франкфуртском автосалоне, а его продажи стартуют в начале 2020 года по цене примерно от 55 тыс. евро.





Subaru Imp

обновление



preza





Subaru Impreza представляет японскую марку в С-классе с 1993 года. В 2016 году представили уже четвертое поколение модели, а теперь пришло время для его планового обновления.

Дизайн Subaru Impreza радикально не меняется давно. Седан и хетчбэк сохраняют знакомый клиновидный профиль с большим углом наклона лобового стекла. Его передние крылья выполнены рельефными. После модернизации автомобиль стал элегантнее в анфас. Его решетку радиатора уменьшили, а воздухозаборник в бампере, наоборот, увеличен и напоминает улыбку. Фары стали изящнее, обновлены и фонари. Предложены и новые легкосплавные диски диаметром от 16 до 18 дюймов.

В салоне изменений меньше. Материалы отделки улучшены и стало больше черных лакированных вставок. Установлен усовершенствованный сенсорный дисплей с диагональю 6,5 дюйма, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены. Все Subaru Impreza теперь оснащены комплексом по безопасности EyeSight, включающим технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Как и прежде, на выбор предложены атмосферные оппозитные бензиновые двигатели объемом 1,6 л (116 л. с.) и 2,0 л (156 л. с.). Конечно же, все Subaru Impreza полноприводные и могут быть оснащены 5-ступенчатой механической трансмиссией или бесступенчатым вариатором CVT Lineartronic. Подвеску и рулевое управление перенастроили, что улучшило управляемость Impreza.

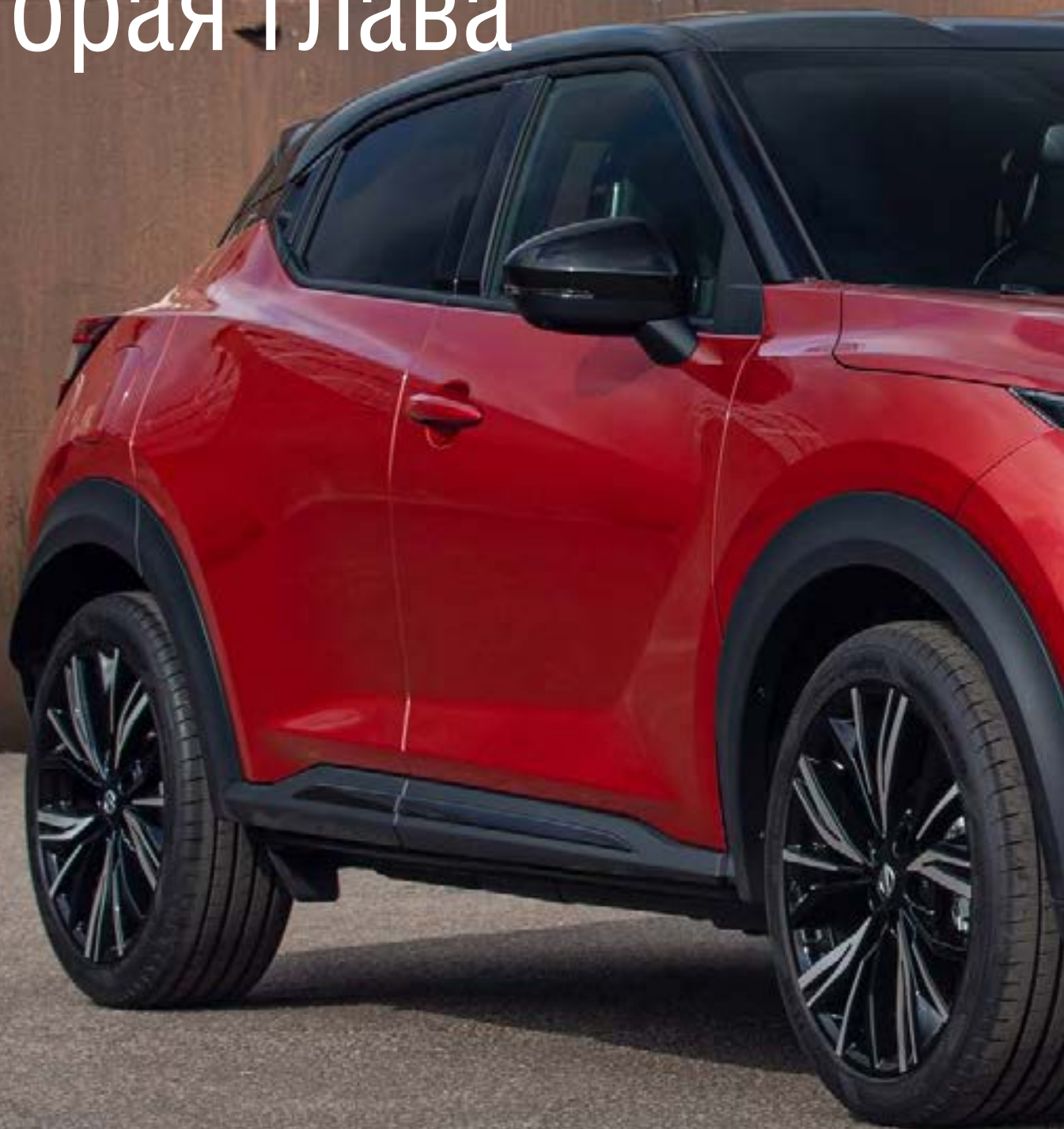
Новый Subaru Impreza сначала дебютирует в Японии и там поступит в продажу уже с осени. Затем седан и хетчбэк появятся в Европе и Америке. Стоимость авто – от 20 тыс. долларов.





Nissan Juke

вторая глава



e





Появившийся в 2010 году Nissan Juke стал одной из самых популярных компактных моделей повышенной проходимости. Выпущено свыше миллиона автомобилей и первый Juke оказался долгожителем – продержался на конвейере девять лет. Теперь наконец раскритикован новый Nissan Juke.

Nissan Juke второго поколения построен на новой платформе CMF-B, которую также использует Renault Captur. Вседорожник подрос до 4210 мм в длину, 1800 мм в ширину и 1595 мм в высоту при колесной базе в 2635 мм. Но при этом масса снижена на 23 кг.

Дизайн Nissan Juke остается знакомым, но автомобиль стал еще выразительнее на вид. Конечно же, сохранена фирменная «двухэтажная» оптика, но теперь она светодиодная уже в базовой версии. Решетку радиатора сделали шире и украсили хро-

мированной V-образной накладкой. Ручки задних дверей по-прежнему спрятаны в стойках крыши. «Плечи» Juke стали шире, а подчеркивают их продолговатые фонари. Как и прежде, предусмотрены широкие возможности для персонализации авто и впервые предложены 19-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. Скошенный снизу руль знаком по старшему Nissan Qashqai и теперь регулируется не только по высоте, но и по глубине. Разработчики отказались от приборов в отдельных колодцах, а увеличенный 8,0-дюймовый сенсорный дисплей теперь крепится сверху к центральной панели. На втором ряду стало на 58 мм больше места для колен и на 11 мм – над головой. Объем багажника вырос до 422 л.

Базовое оснащение включает круиз-контроль, системы автоматического торможения

и распознавания дорожных знаков. Печень опций теперь включает Wi-Fi, спортивные сиденья и систему контроля разметки. Есть и технология полуавтономного движения ProPilot.

Поначалу новый Nissan Juke предложат только с 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым турбомотором мощностью 117 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость – 180 км/ч. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или новый 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Позже появится 1,5-литровая турбированная «четверка», возможно появление и гибридной версии.

Nissan Juke второй генерации поступит в продажу в Европе с ноября по цене от 19 тыс. евро. В Украине премьера модели запланирована на вторую половину 2020 года.





Hyundai i1

дубль третий



0





Hyundai i10 представляет корейскую марку в А-классе с 2007 года – именно тогда компактный хэтчбек пришел на смену модели Atos. А 12 лет спустя представили уже третье поколение i10.

Новый Hyundai i10 немного подрос в размерах, но при этом стал на 20 мм ниже. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,31. Дизайн более выразительный – с расширенными колесными арками и пониженной изогнутой оконной линией. Широкая решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами, которые теперь дополнены светодиодными ходовыми огнями. На выбор предложены колесные диски диаметром от 14 до 16 дюймов. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова установлены компактные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и клетчатым узором. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Экран бортового компьютера теперь цветной, появился и 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Над перчаточным ящиком добавили нишу для документов. Салон стал просторнее, а вот объем багажника остался на прежнем уровне – 252 л.

Все Hyundai i10 теперь оснащены системой автоматического торможения, а среди опций теперь есть камера заднего вида, технологии контроля полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя.

Двигатели Hyundai i10 остались прежними. Бензиновый 1,0-литровый мотор развивает 67 л. с., а 1,2-литровый – 84 л. с. На выбор доступны 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач или новый 5-ступенчатый «робот». Стандартной является система глушения мотора при остановках.

Новый Hyundai i10 представили публике на автосалоне во Франкфурте. Вскоре после этого начнутся его продажи по цене от 11 тыс. евро.





Sr
модер



smart EQ

онизация





В истории Smart начинается новый этап. Концерн Daimler продал часть акций компании новым владельцам из Китая. С 2020 года марка полностью переходит на выпуск электромобилей и уже готовится к этому. Обновленная линейка Smart теперь включает только электрические версии EQ.

Модернизацию прошли трехдверный Smart Fortwo, пятидверный Forfour и кабриолет. Дизайн автомобилей стал более выразительным – в стиле концепт-кара Forease. Радиаторная решетка увеличена в размерах и расположена ниже, а в переднем бампере убрали воздухозаборник. Новые и фары,

причем за доплату они могут быть полностью светодиодными. Сзади обращают на себя внимание свежие фонари с оригинальным узором.

В салоне Smart EQ изменения не столь заметны. В частности, у автомобиля новая центральная панель с прикрепленным к ней современным 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Добавлена и ниша для смартфона.

Как и прежде, Smart EQ оснащен электромотором мощностью 82 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 160 Н·м. Бензиновые и дизельные моторы теперь недоступны. Разгон до 100 км/ч занимает

11,6 с в трехдверной версии и 12,7 с – в пятидверной. Максимальная скорость ограничена на отметке в 130 км/ч.

Аккумуляторная батарея небольшая – емкостью 17,6 кВт·ч, а запас хода составляет 159 км. Впрочем, это компенсируется быстрой зарядкой: 22-киловаттное устройство позволяет зарядить электромобиль на 80% менее, чем за 40 минут.

Премьера Smart EQ состоялась на авто-салоне во Франкфурте. Вскоре после этого электромобиль поступит в продажу по цене от 11 тыс. евро.





Buick Vera

премиальный брат Opel



no Astra





У нынешнего Opel Astra нет версии с кузовом седан, хотя есть родственная модель Buick Verano и она доступна в четырехдверном исполнении. Создали ее еще в те времена, когда Opel был частью концерна General Motors. С 2015 года в производстве Buick Verano второго поколения и теперь его обновили.

Первым модернизировали именно седан, но вскоре к нему присоединится освеженный хетчбэк. Автомобиль длиной 4,7 м сохраняет стремительный стиль с аркообразной формой крыши и рельефными боковинами. Передняя часть Buick Verano изменена в

духе старшей модели LaCrosse. У автомобиля новая широкая решетка радиатора с хромированным молдингом, а измененные узкие фары теперь могут быть светодиодными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а новые продолговатые фонари теперь соединены серебристой накладкой.

В салоне предложены новые варианты отделки и заменено рулевое колесо. Также у Buick Verano новая комбинация приборов, а на центральной панели установлен новый 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Передние сиденья могут быть дополнены вентиляцией и функцией массажа. Список опций дополни-

ли парковочный автопилот и система автоматического торможения.

Для Buick Verano предложены новые бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (125 л. с.) и 1,3 л (164 л. с.). Даже более мощный вариант расходует 5,5 л/100 км в смешанном цикле. Для 1,0-литровой версии доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или «робот» с двумя сцеплениями, а 1,3-литровый седан получил вариатор.

Buick Verano не является сугубо американской моделью, ведь основные продажи – в Китае. Стоимость начальной версии седана составит 21 500 долларов.





Fiat 595 Ак

юбилейная версия



Earth Pista





Fiat 500 – культовая итальянская модель, возрожденная в 2007 году. Поскольку в оригинальной модели были заряженные версии от придворного ателье Abarth, то и нынешнего хэтчбэка они есть. Причем, даже несмотря на то, что вскоре представят новое поколение Fiat 500, они продолжают появляться. Fiat отказался от участия во Франкфуртском автошоу, но в эти же дни представил свежую версию Abarth 595 Pista. Посвятили ее 70-летию Abarth.

Новый Fiat 595 Abarth Pista оснащен 1,4-литровой «четверкой» с новой турбиной Garrett. Мощность увеличилась до 165 л. с., а максимальный крутящий момент в 230 Нм

достигается при более низких 2250 об/мин. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость выросла до 218 км/ч. За качественное звуковое сопровождение отвечает спортивная выхлопная система Record Monza Active с перепускным клапаном.

Кроме того, у Abarth Pista перенастроены рулевое управление и подвеска, а также установлены новые амортизаторы. За замедление отвечают увеличенные до 284 мм спереди и 240 мм сзади тормозные диски.

Узнать Fiat 595 Abarth Pista можно по новому аэродинамическому обвесу и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. Также хэтчбэк получил особые

17-дюймовые диски черного цвета и спойлер на крышу, а сзади выглядывают четыре выхлопных трубы.

В отделке салона использована алькантара. Установлены новые ковшеобразные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Оснащение пополнилось 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кроме того, в салоне и на кузове заметны логотипы, подчеркивающие, что перед нами – юбилейная модель.

Новый Fiat 595 Abarth Pista уже поступил в продажу в Европе. Стоимость заряженного хэтчбэка – от 22 500 евро.





Audi RS Q3

ярче и мощнее











Появившийся в 2013 году Audi RS Q3 стал одним из самых мощных представителей своего класса. Поначалу его мотор развивал 310 л. с., хотя постепенно его мощность подняли до 340, а затем – и до 367 л. с. Поскольку дебютировало второе поколение Audi Q3, то теперь пришло время для свежей заряженной версии вседорожника. Причем теперь она доступна как в стандартном исполнении, так и в купеобразном варианте Sportback.

Новый Audi RS Q3 сохранил все тот же 2,5-литровый пятицилиндровый турбомотор. Но после доработки он развивает уже 400 л. с. и обладает 480 Н·м крутящего момента. Это самая мощная модель в классе. С 7-ступен-

чатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 280 км/ч.

Конечно же, обязательным является полный привод. У Audi RS Q3 также новые пружины подвески и увеличенные до 375 мм спереди и 310 мм сзади тормозные диски. За доплату впервые предложены карбоново-керамические тормоза, можно выбрать и адаптивные амортизаторы.

Узнать Audi RS Q3 можно по особой решетке радиатора, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и расширенным колесным аркам. Оптика является полностью светодиодной, а за доплату может быть матричной. Также предусмотре-

ны обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны 21-дюймовые колеса. На крыше увеличен спойлер, а из заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

Салон Audi RS Q3 декорирован кожей и алькантарой с контрастными ярко-красными швами, а в качестве опции доступны карбоновые вставки. Обод руля выполнен плоским снизу, а у цифровой панели приборов изменена графика. Также установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Новый Audi RS Q3 поступает в продажу с октября. В Европе заряженный вседорожник стоит от 63 500 евро, а более стремительный вариант Sportback обойдется в 65 тыс.





Nis



Nissan Patrol

радикальное
обновление







С момента своего появления в 1951 году Nissan Patrol был классическим покорителем бездорожья. Нынешнее, шестое, поколение модели известно с 2010 года, а теперь вслед за родственником Infiniti QX80 прошло основательную модернизацию.

Nissan Patrol сохраняет знакомый двухобъемный профиль с высокой оконной линией. Больше всего изменений – в передней части автомобиля. Хромированная решетка радиатора стала гораздо крупнее, а новые С-образные фары теперь светодиодные в базовой версии. Заменен и передний бампер, причем в нем больше воздухозаборников. Пятая дверь – полностью новая. Также сзади обращают на себя

внимание свежие крупные фонари с секвентальными указателями поворотов. Соединяет их хромированный молдинг.

В салоне серьезно улучшены материалы отделки. Nissan Patrol получил новое четырехспицевое рулевое колесо и измененные циферблаты приборов с более современным экраном бортового компьютера. Заменен и рычаг трансмиссии. На центральной панели теперь два сенсорных дисплея: верхний отведен для спутниковой навигации, а нижний – заменяет часть клавиш аудиосистемы и климат-контроля. Новые передние сиденья более комфортабельны. Начальную комплектацию пополнила система автоматического торможения.

Как и прежде, вседорожнику предложены

бензиновые двигатели объемом 4,0 л (279 л. с.) и 5,6 л (405 л. с.). Все версии оснащены 7-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с понижающей передачей. Также в арсенале Patrol – система помощи на крутом спуске. Адаптивные амортизаторы соединены между собой трубками, по которым перетекает рабочая жидкость – такое решение призвано уменьшить крены кузова в поворотах.

Новый Nissan Patrol презентовали в Абу-Даби, ведь в арабских странах он пользуется большим спросом. Вседорожник вскоре поступит в продажу по цене от 60 тыс. долларов.



Bugatti Chiron Sport 300+



on Super

невероятно быстрый







С момента возрождения Bugatti руководство марки ставило за цель создавать самые быстрые автомобили в мире. Этой задаче был подчинен Bugatti Veyron, дважды бивший мировые рекорды скорости, продолжает развитие концепции сверхскоростного авто и его преемник Chiron.

Недавно на сверхскоростном треке в Эра Лесине доработанный Bugatti Chiron достиг невероятных 490,5 км/ч. Теперь рекордный автомобиль превратился в серийный Chiron Super Sport 300+. Представили его во время автопробега, посвященного 110-летию Bugatti и он стал очередной моделью, подготовленной к юбилею.

Новый Bugatti Chiron Super Sport 300+ подчинен одной цели – скорости. Мощность

его 8,0-литрового W16 с двумя турбинами подняли до 1600 л. с. и установили выхлопную систему от Bugatti Centodieci. В паре с мотором работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями.

Конечно же, у Bugatti Chiron Super Sport 300+ остались и полный привод, и пневмоподвеска, и адаптивные амортизаторы. Замедляют купе огромные карбоново-керамические тормоза.

Отличить новый Bugatti Chiron Super Sport 300+ от стандартной модели можно, прежде всего, по удлинненной на 25 см задней части. Таким образом оптимизировали аэродинамику автомобиля для больших скоростей. Также увеличены передние воздухозаборники. Серийная модель сохранила выдвижное антикрыло, служащее аэротормозом

при замедлении. А еще специально для высокоскоростной версии разработали новые шины Michelin размером 285/30 ZR20 спереди и 355/25 ZR21 сзади.

Все Chiron Super Sport 300+ будут щеголять неокрашенным карбоновым кузовом. В отделке салона используют черную кожу, алькантару и углеволокно. На приборной панели традиционно присутствует указатель мощности двигателя в данный момент. Также предусмотрены новые спортивные сиденья, разделенные стильной аркой.

Всего выпустят лишь 30 Bugatti Chiron Super Sport 300+, причем поставки клиентам начнутся только в 2021 году. Стоимость сверхскоростного купе составит 3,5 млн. евро, то есть на миллион больше, чем стандартный Chiron.

Технические характеристики Bugatti Chiron Super Sport 300+

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
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
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	
Максимальная скорость, км/ч	490
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	3 500 000

Ferrari 812

крышу – долой!



2 GTS













Два года назад дебютировало купе Ferrari 812 Superfast, которому было суждено стать последней моделью марки с атмосферным V12. Впрочем, еще один автомобиль все же получил такой двигатель, ведь теперь представили еще и кабриолет Ferrari 812 GTS.

Новый Ferrari 812 GTS выдержан в классическом стиле марки. У него длинный капот и сдвинутый назад салон. Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Воздухозаборники на капоте и в боковинах не только призваны охлаждать двигатель и тормоза, но и оптимизируют поток воздуха, что увеличивает прижимную силу. Благодаря этому автомобиль не нуждается в антикрыле, а обходится скромным задним спойлером. Под ним размещены четыре круглых фонаря, а из заднего бампера вы-

глядывает столько же выхлопных труб.

Кабриолет получил металлическую крышу, которая складывается с помощью электропривода за 14 с на скорости до 45 км/ч. Обтекатели за сиденьями прячут дуги безопасности, спасающие при переворачивании. От ветра защищает выдвижной экран. К слову, кабриолет всего на 75 кг тяжелее купе – 1600 кг.

В отделке салона Ferrari 812 GTS сочетаются кожа и карбон. Рулевое колесо с плоским ободом снизу снабжено кнопками управления светом фар, указателями поворотов, стеклоочистителями и настройками шасси. Большой желтый циферблат тахометра по бокам окружен цветными дисплеями. Отдельный экран установлен и для пассажира, причем он дублирует показания приборов. Вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок. Объем багаж-

ника составляет 210 л, независимо от положения крыши.

Под капотом прячется 6,5-литровый V12 с непосредственным впрыском топлива мощностью 800 л. с. при 8500 об/мин. Пиковый крутящий момент составляет 718 Н·м при 7000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а до 200 км/ч – 8,3 с. Максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Кабриолет Ferrari 812 получил управляемые задние колеса, адаптивные амортизаторы, электронный дифференциал повышенного трения и карбоново-керамические тормозные диски. Также предусмотрена система Side Slip control, позволяющая управлять заносом и выставлять его угол.

Новый Ferrari 812 GTS выпускает ограниченной серией. Стоимость кабриолета составит около 500 тыс. евро.





Технические характеристики Ferrari 812 GTS

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1600
Длина/ширина/высота, мм	4693/1971/1276
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1672/1645
Объем багажника мин/макс, л	210
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6496
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	718 при 7000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	500 000

Lamborghini



mini Sian



курс — на гибридизацию







Новые времена диктуют новые правила. Гибриды и электромобили постепенно завоёвывают мир и даже производители эксклюзивных спортивных автомобилей берут курс на электрификацию. Мы уже видели гибриды Ferrari и Porsche, а теперь пришла очередь Lamborghini – представлено купе Sian.

Новый Lamborghini Sian – дальнейшее развитие модели Aventador SVJ. Именно у нее взяли знакомый 6,5-литровый V12, но его мощность подняли до 785 л. с. В паре с ним работает небольшой 34-сильный электромотор – он подключается кратковременно. Питается он от суперконденсатора, где накапливается энергия регенеративного торможения.

В основном электромотор обеспечивает прибавку в мощности при разгоне, хотя на парковке Sian способен двигаться в электрическом режиме. Он стартует до 100 км/ч менее, чем за 2,8 с, а его максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Конечно же, сохранены роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия и система полного привода. Установлены управляемые задние колеса и адаптивные амортизаторы, а за замедление отвечают карбоново-керамические тормоза.

Дизайн Sian очень броский, даже по меркам Lamborghini. Стилисты вдохновлялись культовым Lamborghini Countach, но в то же время, стреловидные диодные фары выполнены в духе концепта Terzo Millennio. Конечно же, у автомобиля клиновидный силуэт и поднимающиеся вверх двери. Оригинальная деталь – прозрачная секция в крыше. Карбоновый обвес и выдвижное антикрыло улучшили аэродинамику автомобиля.

В отделке салона Lamborghini Sian сочетаются кожа, алькантара и карбон. Купе получило измененную цифровую панель приборов и увеличенный сенсорный дисплей мультимедийной системы. Также разработаны новые ковшеобразные спортивные сиденья.

Новый Lamborghini Sian выпустят ограниченной серией из всего 63 автомобиля и все они уже распроданы. Стоимость не разглашают, но, по предварительным данным, она составляет 2 миллиона евро.



Технические характеристики Lamborghini Sian

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Колесная база, мм	2700
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6498
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	785 при 8500
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	34
Суммарная мощность, л. с.	819
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	2 500 000

Porsche Tay

электрический первенец



aycan

4







Эпоха электромобилей постепенно приближается. Еще лет пять назад трудно было поверить, что такой производитель, как Porsche, так скоро выпустит электрическую модель. Хотя Фердинанд Порше создавал электромобили еще 120 лет назад. Но в любом случае Porsche Taycan открывает новую эру в истории немецкой марки.

Новый Porsche Taycan достигает 4936 мм в длину и 1966 мм в ширину при колесной базе в 2900 мм. С виду лифтбэк практически не отличается от предсерийного концепт-кара Mission E. У него элегантный дизайн с плавными обводами кузова и изогнутой оконной линией. Капот вогнут, а продолго-



ватые светодиодные фары размещены в выпуклых крыльях. Задние стойки крыши наклонены по примеру Porsche 911, а фонари растянуты на всю ширину кузова. У электромобиля проработана аэродинамика и низкий (0,22) коэффициент лобового сопротивления.

Салон Porsche Taycan декорирован кожей во всех версиях. Внутри – целый набор дисплеев. Это и цифровая панель приборов и два сенсорных экрана на центральной панели (один из них заменяет клавиши климат-контроля), и отдельный опционный дисплей для переднего пассажира. Сверху на передней панели установлен гоночный хронометр.

Первыми дебютировали самые мощные версии. В Porsche Taycan Turbo два электромотора (по одному на ось) развивают 680 л. с. и 850 Н·м, а в Turbo S – 761 л. с. и 1050 Н·м. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с, а во втором – 2,8 с. До 200 км/ч – 10,6 и 9,8 с, соответственно. Максимальная скорость ограничена на отметке в 260 км/ч.

Электрокар Porsche оснащен литий-ионной батареей емкостью 93,4 кВт·ч. Запас хода в Taycan Turbo составляет 450 км, а в Turbo S – 412 км. Предусмотрена функция очень быстрой зарядки от станции мощностью 270 кВт: в этом случае пополнить заряд на 80% можно всего за 22 минуты.

У Porsche Taycan сложная трансмиссия с 1-ступенчатой коробкой переключения передач спереди и 2-ступенчатой – сзади. Предусмотрена и функция векторизации тяги. Оснащение включает адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Новый Porsche Taycan поступит в продажу с конца года по цене от 152 тыс. евро за Turbo и 185 тыс. евро – за Turbo S. Несколько позже появятся менее мощные и более доступные версии стоимостью от 85-90 тыс. евро. Позже линейку расширит версия повышенной проходимости.



Технические характеристики Porsche Taycan Turbo S

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина, мм	4936/1966
Колесная база, мм	2900
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	спереди, поперечно и в базе, поперечно
Макс. мощность, л. с.	761
Макс. крутящий момент, Н·м	1050
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая и 2-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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	260
Дальность пробега, км	412
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	152 000 – 185 000

Lincoln A

B031



Aviator

вращение в новом образе





Первый Lincoln Aviator появился в 2002 году и недолго продержался на конвейере – всего три года. Модель была слишком уж схожа с донором Ford Explorer и не особо продавалась. Затем на смену ей пришел Lincoln MKT, но теперь Aviator решили возродить.

Новый Lincoln Aviator сохранил родство с Ford Explorer – построен на той же заднеприводной платформе. При такой же колесной базе в 3025 мм Lincoln длиннее (5062 мм) и шире (2022 мм). И ощутимо тяжелее – весит 2162 кг даже в базовой заднеприводной версии.

Дизайнеры Lincoln выучили уроки первого Aviator и у новой модели дизайн яркий и самобытный. Его можно охарактеризовать, как неоклассический. Например, огромная хромированная решетка радиатора – родом из 50-х годов. Логотип Lincoln подсвечивается. Тем не менее, с ней сочетаются со-

временные раскосые светодиодные фары. У автомобиля выражен двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Боковины рельефные, а пороги кузова украшены хромированными молдингами. Под стать им – серебристые зеркала и полированные колесные диски диаметром от 19 до 22 дюймов. Традиционно для Lincoln фонари растянуты на всю ширину кузова. Пятая дверь прикрыта спойлером и на ней также присутствует хромированная накладка. Из заднего бампера выглядывают сразу четыре выхлопных трубы.

Доступ в салон теперь может осуществляться с помощью смартфона, хотя остался и фирменный кодовый замок с виртуальным циферблатом на двери. Салон Lincoln Aviator – царство кожи, дерева и гофрированного алюминия. Подсветка может менять цвет. Примечательно, что вместо дверных ручек внутри установлены кнопки. Передняя

панель выполнена рельефной. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок. В более дорогих версиях данные проецируются на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель тоненькая и за ней предусмотрена ниша для полки. Сверху установлен 10,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Небольшие экранчики показывают выбранную температуру. В салоне 4 USB-порта и три розетки. Интересная деталь: вместо традиционных сигналов о незакрытых дверях или непристегнутых ремнях звучат музыкальные отрывки.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены





электроприводом и подогревом во всех Lincoln Aviator. Передние кресла широкие и очень комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а огромный бокс в подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфона. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность.

Покупатель может выбрать конфигурацию

второго ряда – трехместный диван либо два отдельных сиденья, разделенных консолью. В любом случае есть горизонтальная регулировка, изменяется и угол наклона спинки. Места здесь в достатке как для ног, так и над головой. Интересно, что у пассажиров есть свой сенсорный дисплей для управления климатом. Третий ряд больше рассчитан на детей или невысоких взрослых, ведь места

для ног здесь немного.

Даже со всеми сиденьями на месте остается 518-литровый багажник. Если сложить третий ряд, то его объем вырастет до 1183 л, а если и второй – то до 2200 л. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием, да и сиденья складываются нажатием кнопки.

Комплектация Lincoln Aviator очень бога-









тая. Даже в базовом варианте Standard есть система доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, спутниковая навигация, Wi-Fi, камера заднего вида, аудиосистема с 10 динамиками. Обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, техно-

логии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. В самом дорогом варианте Black Label Grand Touring есть четырехзонный климат-контроль, электропривод рулевой колонки, подогрев и вентиляция сидений первых двух рядов, массаж передних кресел, обогрев руля, панорамная крыша, камеры кругового об-

зора, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, аудиосистема с 28 динамиками, мониторы для задних пассажиров.

Уже в базовом варианте под капотом прячется 3,0-литровый V6 с двойным турбонаддувом мощностью 400 л. с. У двигателя спокойный характер, но он весьма отзывчивый и практически без турбоямы. Внушительный крутящий момент в 560 Н·м достигается при 3000 об/мин, так что тяги в среднем диапазоне оборотов хватает. Можно легко буксировать трехтонный прицеп. Aviator способен достичь 100 км/ч за 5,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 230 км/ч. Мотор работает очень тихо и весьма экономичный – 13,8 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном.

Альтернатива – заряжаемый гибрид Lincoln Aviator. У него та же 3,0-литровая «шестерка», но в паре с ней работает 102-сильный электромотор. Суммарная мощность – 495 л. с., а крутящий момент огромен – 850 Н·м. Хотя гибрид тяжелее (2570 кг), но демонстрирует завидную динамику – 5,3 с до 100 км/ч. Вместе с тем, он способен проехать 30 км в полностью электрическом режиме и расходует 12,4 л/100 км в городе и 8,7 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 10-ступенчатая трансмиссия работает плавно и вполне быстро. Базовый вариант может быть и заднеприводным, а вот у гибрида привод по умолчанию полный. Хотя на выдающиеся вседорожные способности рассчитывать не стоит.

Конечно, столь мощному автомобилю полный привод больше подходит, ведь обеспечивает лучшее сцепление с дорогой. Конечно же, Aviator делает упор на комфорт. Особенно мягкими являются более дорогие версии с пневмоподвеской, способной сканировать дорогу перед авто на наличие выбоин. В то же время, адаптивные амор-



тизаторы позволяют уменьшить крены кузова. Руль автомобиля очень легкий и не самый информативный. Зато в салоне наверняка тихо даже на больших скоростях

благодаря ламинированным стеклам и системе активного подавления шумовых помех. Новый Lincoln Aviator поступает в продажу с осени, причем будет доступен не только

в Северной Америке. Цены стартуют с 52 тыс. долларов, а вот гибрид Black Label Grand Touring обойдется в 91 тыс.

Технические характеристики Lincoln Aviator

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/6-7	
Снаряженная масса, кг	2215	2570
Длина/ширина/высота, мм	5062/2022/1773	
Колесная база, мм	3025	
Колея передняя/задняя, мм	1700/1700	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200-280	
Объем багажника, л	518/2200	
Диаметр разворота, м	10,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2956	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	400 при 5500	400 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	560 при 3000	560 при 3000
Тип вспомогательного двигателя	нет	электрический
Макс. мощность, л. с.	-	102
Суммарная мощность, л. с.	-	495
Суммарный крутящий момент, Н•м	-	850
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/77	
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	10-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	255/60 R19	255/55 R20
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6	5,3
Максимальная скорость, км/ч	230	230
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,8	12,4
загородный цикл	9,8	8,7
смешанный цикл	11,8	10,7
Стоимость автомобиля (в США), долларов	52 000 – 91 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

SsangYong



g Korando

четвертая глава





Первый SsangYong Korando 1983 года был лицензионной копией американского Jeep CJ-7. За 35 лет модель прошла путь от рамного покорителя бездорожья до городского вседорожника. Интересно, что за это время было лишь три поколения Korando и теперь в производство запустили четвертую его генерацию.

SsangYong Korando построен на новой платформе и несколько крупнее предшественника – 4450 мм в длину и 1870 мм в ширину при колесной базе в 2675 мм. Масса при этом снижена до 1535 кг в начальной версии. Базовая версия теперь оснащена

17-дюймовыми легкосплавными дисками, а самая дорогая – 19-дюймовыми.

Новый SsangYong Korando серьезно изменился внешне и теперь очень напоминает младшего брата Tivoli. У него выраженный двухобъемный профиль с малым углом наклона лобового стекла и толстыми вертикальными задними стойками крыши. Продолговатые фары соединены хромированным молдингом и являются светодиодными во всех Korando, кроме базового. Широкая решетка радиатора сочетается с узким воздухозаборником в бампере. У вседорожника высокая оконная линия, а

капот и боковины профилированы. Задние крылья серьезно расширены, а подчеркивают их крупные фонари. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером и украшена изогнутой хромированной накладкой.

В салоне Korando существенно улучшены материалы отделки. Также стало больше хромированных и черных лакированных деталей. Передняя панель стала обволакивающей, а вентиляционные дефлекторы растянули на всю ее ширину. Цвет подсветки может изменяться – предложены 34 различных варианта. Четырехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В более дорогих версиях установлена 10,25-дюймовая цифровая панель приборов с изменяемой конфигурацией.

Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы с диагональю 8 или 9 дюймов. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены, хотя некоторые из них слишком мелкие. Ниже находятся кнопки запуска двигателя и подогрева сидений. У SsangYong Korando немаленький перчаточный ящик и сразу 8 подстаканников.

У рулевой колонки теперь изменяются и угол наклона, и глубина, регулируется по высоте и водительское кресло. Передние кресла мягкие и удобные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Кстати, посадка за рулем в Korando не слишком высокая. На трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника, ниша для мелочи и широкий подлокотник с отделением внутри.

На втором ряду стало больше места для ног и над головой, да и салон теперь шире. По меркам компактных вседорожников новый SsangYong Korando весьма просторный. Люди ростом 180 см сзади не будут стеснены. Да и багажник серьезно увеличен: теперь его объем составляет 551 л в обычном состоянии и 1248 л – со сложенными





задними креслами.

Комплектация SsangYong Korando расширена и в базовом варианте теперь есть система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистема с 6 динамиками, датчики дождя и света, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. В самом дорогом варианте Ultimate добавлены ко-

жанный салон, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, спутниковая навигация, электропривод пятой двери, подогрев передних сидений. Среди опций – электропривод и вентиляция кресел первого ряда.

Поначалу вседорожник будет доступен исключительно с 1,6-литровым турбодизелем мощностью 136 л. с. Этот двигатель довольно громкий, да и вибрации ощутимы. Но зато у него неплохой крутящий момент в 324 Н·м уже с 1500 об/мин, так что тяги вполне хватает. Этого достаточно, чтобы буксировать двухтонный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 12 с, а максимальная

скорость составляет 180 км/ч. Расход топлива равен 6,5 л/100 км в смешанном цикле.

К зиме линейку расширит 1,5-литровый 163-сильный турбомотор. А в 2020 году обещают электромобиль SsangYong Korando с запасом хода в 400 км.

У 6-ступенчатой механической трансмиссии ход рычага слишком длинный, но работает она точно. А 6-ступенчатый «автомат» порадует плавностью, хотя переключения передач не самые быстрые. Полный привод подключаемый, хотя на скоростях до 40 км/ч его можно включить принудительно, выбрав режим Lock.





Полноприводная модификация демонстрирует хорошее сцепление с дорогой, хотя и у переднеприводной версии с этим проблем нет. Подвеску Korando сделали более упругой, что вкупе с пониженным центром тяжести уменьшило крены в поворотах. Комфорт езды ощутимо пострадал

разве что в версиях с 19-дюймовыми дисками и низкопрофильной резиной. Руль делает 2,75 оборота от упора до упора, он наполнен тяжестью и весьма информативный. Вседорожник неплохо маневрирует: диаметр его разворота – всего 10,7 м. Шумоизоляция салона гораздо лучше, чем у предшествен-

ника, хотя на больших скоростях шум шин дает о себе знать.

Новый SsangYong Korando уже доступен в Европе. Вседорожник остается весьма недорогим и стоит от 22 тыс. евро.

Технические характеристики SsangYong Korando

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1640
Длина/ширина/высота, мм	4450/1870/1675
Колесная база, мм	2675
Колея передняя/задняя, мм	1586/1581
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	551/1248
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	136 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	324 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/70 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,0
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	22 000 – 35 300
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi Q3 S



В СПОРТИВН

Sportback



НОМ СТИЛЕ



В линейке Audi долгое время не было вседорожных купе, хотя в премиум-сегменте они сейчас пользуются неплохим спросом. Однако немецкая марка все же последовала популярной тенденции и представила новый Audi Q3 Sportback.

Конечно же, самым заметным отличием новичка от стандартного Audi Q3 является его покатая аркообразная крыша. Хотя этим дизайнеры Audi не ограничились. У Sportback понижена оконная линия, а крылья более расширены. Решетка радиатора увеличена в размерах, а в переднем бампере добавлены широкие воздухозаборники. Стреловидные фары светодиодные в базовой версии и матричные – в самом дорогом варианте Vorsprung. Также отличиями флаг-

манского Audi Q3 Sportback являются обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 18-дюймовых. На рельефной пятой двери – сразу два спойлера: у основания заднего стекла и на верхней его кромке. Расширенные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Интересно, что новый Audi Q3 Sportback несколько длиннее стандартной модели – 4500 мм при такой же колесной базе в 2681 мм. Ширина такая же (1843 мм), а вот высота уменьшена до 1567 мм. В основе вседорожника лежит платформа MQB с обильным использованием алюминиевых сплавов.

В салоне отличий от Audi Q3 не очень много. В отделке достаточно много сере-

бристых и лакированных вставок, а в версии Vorsprung присутствуют алькантара и металлические накладки на педалях. Также можно заказать светодиодную подсветку с 30 разными цветами. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей уже в базовой версии. Стандартной является цифровая панель приборов: диагональ дисплея может составлять 10,25 либо 12,3 дюйма. На него могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной системы. В качестве опции доступна и система проецирования данных на лобовое стекло.

Компактная центральная панель Audi Q3 Sportback немного повернута к водителю. На ней установлен сенсорный экран мультимедиа.





тимедийной системы MMI с диагональю 10,1 дюйма. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для смартфонов. К тому же, в салоне четыре USB-порта.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Опционные спортивные сиденья гораздо лучше удерживают спину. В любом случае обязательным является подогрев. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи. Из-за приподнятой «кормы» стра-дает обзор назад.

На втором ряду пространство для ног на уровне стандартного Audi Q3, а вот запас над головой существенно меньше. Сидящий по центру пассажир несколько стеснен из-за специфического профиля подушки дивана. Зато регулируется угол наклона спинок и есть горизонтальная регулировка – сиденья сдвигаются на 130 мм. Объем багажника составляет 530 л в обычном состоянии и 1400 л – со сложенными задними креслами. Пол здесь регулируемый и многоуровневый, а пятая дверь оснащена электроприводом уже в начальной версии.

Базовая комплектация Audi Q3 Sportback включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный-климат-контроль, спутниковую навигацию,

аудиосистему, парктроник, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и контроля «слепых» зон. В самом дорогом варианте Vorsprung добавлены система доступа без ключа, панорамная крыша, электропривод передних сидений, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и система полуавтономного движения. Список опций включает Wi-Fi, подогрев руля, и 680-ваттную аудиосистему с 15 динамиками.

На первых порах новый Audi Q3 Sportback доступен только с двумя 2,0-литровыми двигателями. Бензиновый турбомотор









мощностью 230 л. с. позаимствовали у Volkswagen Golf GTI и с ним вседорожник весьма резвый. Турбопаузы фактически нет, а пиковые 350 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 233 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 9,7 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 150 л. с. Этот мотор придется по душе любителям экономичной езды, ведь он расходует 5,4 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе. Он весьма тихий и достаточно тяговитый, ведь максимальный крутящий момент достигает 340 Н·м при 1750 об/мин. Такой Q3 разгоняется за 9,3 с до 100 км/ч и развивает 205 км/ч.

Позже появится 190-сильная версия этого дизеля. Также представят 1,5-литровый 150-сильный бензиновый турбомотор, дополненный небольшой гибридной установкой. Запланирован и заряженный RS Q3 Sportback.

Audi Q3 Sportback оснащают 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией

с двумя сцеплениями S tronic. Полноприводными являются самые мощные версии. Им, кстати, доступны вседорожный режимом и система помощи на крутом спуске.

Вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от угла поворота. В

режиме Dynamic он наполняется тяжестью, хотя обратной связи не становится больше. Полноприводные версии оснащены системой векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость. Езда довольно упругая, особенно с 20-дюймовыми колесами, но при этом Q3 Sportback мало кренится в поворотах. В более дорогих

версиях установлены предложены адаптивные амортизаторы. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. В салоне довольно тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Новый Audi Q3 Sportback поступает в продажу в Европе с сентября. Вседорожник будет стоить от 36 тыс. евро.

Технические характеристики Audi Q3 Sportback

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1695	1655
Длина/ширина/высота, мм	4500/1843/1567	
Колесная база, мм	2681	
Колея передняя/задняя, мм	1584/1576	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника мин/макс, л	530/1400	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1984	1968
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	230 при 4500	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1500-4400	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	Передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	235/55 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	9,3
Максимальная скорость, км/ч	233	205
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,7	5,4
загородный цикл	6,5	4,6
смешанный цикл	7,7	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	36 000 – 46 200	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Skoda Kar

младший член семьи



niq





За последние годы вседорожная линейка Skoda серьезно расширилась. Если ранее в ней был один лишь Yeti, то теперь на смену ему пришел новый Skoda Karoq и появился семиместный Kodiaq. Третьим представителем «семейства» стал компактный Kamiq.

Новый Skoda Kamiq является близким родственником хэтчбэка Scala. У двух моделей общая платформа MQB-A0 и одинаковая колесная база в 2650 мм. При этом вседорожник компактнее собрата – 4362 мм в длину. Начальная версия весит 1176 кг.

Стандартные легкосплавные диски – 16-дюймовые, а 18-дюймовые колеса доступны за доплату.

Дизайн получился весьма интересным и Kamiq является, пожалуй, самым выразительным в современном модельном ряду Skoda. Во внешнем виде преобладают грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой, которая является светодиодной уже в базовой версии. Широкий воздухозаборник в бампере выполнен в виде улыбки. Капот и боковины выполнены профилированными.

У задних стоек крыши немалый угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. По краям кузова установлены стреловидные фонари. В лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Салон выглядит более сдержанно – здесь господствуют строгие линии. Материалы отделки весьма качественные. В более дорогих версиях цвет подсветки салона меняется. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе предусмотрены напльвы в районе хвата рук. В базовом Kamiq установлены обычные циферблаты





приборов, а в самой богатой комплектации их заменяет 10,25-дюймовый дисплей.

К центральной панели крепится сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5, 8,0 или 9,2 дюйма. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, хотя некоторые из них мелковаты. Ниже расположены 2 USB-порта и ниша для мелкой поклажи. Интересно, что в водительской двери предусмотрен отсек для зонтика.

У рулевой колонки Skoda Kamiq регули-

руются угол наклона и вылет, а у водительского кресла изменяется высота уже в базовой версии. Передние сиденья довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Еще лучше боковая поддержка у опционных спортивных кресел. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши. В более дорогих версиях есть подлокотник с боксом внутри. Под креслом водителя есть специальная ниша со светоотражающим жилетом.

Компактный вседорожник на удивление

просторный. На втором ряду достаточно места для ног и над головой для пассажиров ростом 185 см. Ширина салона позволяет расположиться троим, но двое пассажиров все же будут чувствовать себя комфортнее. Объем багажника равен 400 л в обычном состоянии и 1395 л – со сложенными задними сиденьями. За доплату предложен электропривод пятой двери с сенсором открытия. Интересно, что лампа в багажнике снимается и превращается в карманный фонарик.

Базовый Skoda Kamiq получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, связь Bluetooth, аудиосистему. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Style добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, спутниковая навигация, парктроник, датчики света и дождя, круиз-контроль. В перечне опций есть камера заднего вида, Wi-Fi, подогрев всех сидений, руля и лобового стекла, 405-ваттную аудиосистему, парковочный автопилот и технологию слежения за «слепыми» зонами.

На первых порах для Skoda Kamiq предложат только 1,0-литровые трехцилиндровые турбомоторы мощностью 95 и 115 л. с. Более мощный вариант, конечно, выглядит предпочтительнее. Он обладает резвым характером и быстро раскручивается. На «низах» ощутима турбояма, но зато в среднем диапазоне оборотов двигатель отлично себя проявляет. Пиковые 200 Н·м крутящего момента доступны при 2000-3500 об/мин. Правда, мотор шумноват, да и вибрации ощутимы. С ним вседорожник разгоняется









до 100 км/ч за 10 с и развивает 193 км/ч. При этом он экономичный – 5,5 л/100 км в смешанном цикле.

Позже линейку расширят 1,5-литровый 150-сильный турбомотор и 1,6-литровый турбодизель мощностью 115 л. с. Ожидается появление и гибридной версии.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями

DSG демонстрирует очень быстрые переключения передач. Привод пока только передний, да и клиренс небольшой – 182 мм.

Skoda Kamiq демонстрирует неплохую управляемость. Рулевое управление точное, хотя и слишком легкое. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска неплохо справляется с неровностями. Можно выбрать спортивный пакет с более жесткими пружинами, адаптивны-

ми амортизаторами и заниженным клиренсом. В этом случае довольно упругая, но зато вседорожник на удивление мало кренится в поворотах. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию: на больших скоростях слышен разве что ветер в районе зеркал заднего вида.

Новый Skoda Kamiq поступит в продажу с осени. В Европе вседорожник будет стоить от 18 тыс. евро.

Технические характеристики Skoda Kamiq

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1176
Длина/ширина/высота, мм	4241/1793/1553
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1534/1512
Клиренс (дорожный просвет), мм	182
Объем багажника, л	400/1395
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0
Максимальная скорость, км/ч	193
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	5,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 25 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Chevrolet

седан по-американски



Malibu





Chevrolet Malibu впервые появился еще в далеком 1964 году и за 55 лет радикально изменился. Сначала это была заднеприводная модель с большим V8 под капотом. Но со временем автомобиль получил более экономичные четырехцилиндровые моторы, а затем стал переднеприводным. Это одна из немногих нынешних моделей Chevrolet, которые активно продаются по всему миру. Нынешнее поколение Malibu известно с 2015 года, а теперь прошло обновление.

Новый Chevrolet Malibu отличается весьма обтекаемым дизайном с покатой крышей, высокой оконной линией и слегка приподнятой задней частью. Капот и боковины

выполнены профилированными. Узнается освеженный седан по огромной решетке радиатора, которая традиционно разделена балкой с логотипом Chevrolet. Также у автомобиля новые фары, причем в более дорогих версиях они теперь светодиодные. Появилась и новая версия RS с черной решеткой радиатора, скромным обвесом, задним спойлером и 18-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 17-дюймовых. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты новыми трапециевидными фонарями, а из бампера выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

Седан D-класса довольно крупный – достигает 4922 мм в длину при колесной базе

в 2830 мм. Но при этом тяжелым его не назовешь – 1442 кг в базовом исполнении. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы: в частности, из них выполнен капот.

Внутри улучшены материалы отделки и достаточно много хромированных накладок. В салоне преобладают рельефные поверхности сложной формы. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Приборы украшены серебристыми ободками, а их подсветка – нежно-голубая. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также цветной дисплей бортового компьютера. В более дорогих версиях показания спидометра теперь выведены на новый дисплей.

Заменен и сенсорный экран мультимедийной системы MyLink, причем теперь он 8,0-дюймовый во всех Chevrolet Malibu. Благодаря ему на центральной панели немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Кнопки довольно крупные и удобные в пользовании на ощупь.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и удобные, а их боковая поддержка довольно неплохая. Подлокотник на центральной панели прячет маленький бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

На втором ряду Chevrolet Malibu пространство для ног очень щедрое. Да и над головой достаточно места, чтобы пассажиры ростом 185 см не чувствовали себя стесненными. Салон широкий, поэтому сзади с удобством поместятся трое. К их услугам – отдельные дефлекторы вентиляционной системы и USB-разъемы. Объем багажника составляет 453 л.

Комплектация Chevrolet Malibu стала богаче. Начальный вариант LS получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, круиз-контроль, магнитола, связь Bluetooth,





камеру заднего вида. Также предусмотрены 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Во флагманской версии Premier салон обшит кожей, добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, панорамная крыша, Wi-Fi, электропривод и вентиляция передних сидений, а также подогрев всех кресел. Среди опций значат-

ся парковочный автопилот, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон.

Для Chevrolet Malibu теперь доступны исключительно четырехцилиндровые двигатели с турбонаддувом, ведь от гибридной версии производитель отказался. Начальным является 1,5-литровый бензиновый мотор мощностью 163 л. с. Он весьма резвый и

обладает неплохим крутящим моментом в 250 Н·м всего при 2000 об/мин. То есть, тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает, а вот на высоких оборотах двигатель «выдыхается». Он работает тихо и на удивление плавно, под стать ему – и характер нового бесступенчатого вариатора. Благодаря этой трансмиссии улучшена динамика: теперь седан разгоняется до 100 км/ч за 8 с.





К тому же, он стал экономичнее: 8,1 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном.

Выше в иерархии – 2,0-литровый турбомотор мощностью 252 л. с. Его характер более задорный и он легко достигает 6500 об/мин. Кроме того, он очень тяговит, ведь пиковый крутящий момент достигает 350 Н·м при всего 1700 об/мин. Правда, этот двигатель и более громкий. Но зато он работает в паре с новым 9-ступенчатым «автоматом», который демонстрирует более быстрые реакции, чем вариатор. Динамика, конечно же, значительно лучше – 6,3 с до

100 км/ч и максимальные 250 км/ч. При этом «аппетит» умеренный – 10,7 л/100 км в городе и 7,3 л/100 км – на шоссе.

Как и ранее, на первое место Chevrolet Malibu ставит комфорт. Мягкая подвеска седана легко поглощает большинство дорожных неровностей и даже с 18-дюймовыми колесными дисками езда не становится жесткой. Хотя при этом автомобиль и ощутимо кренится в поворотах, но перед нами ведь не спортивная модель. К слову, с 18-дюймовой резиной поведение автомобиля в виражах гораздо лучше. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная пово-

рачиваемость меньше, чем ранее. Руль с электроусилителем очень легкий, но его нельзя назвать информативным. Тормоза также неплохие: замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке длиной 38,7 м. Также несколько улучшена шумоизоляция, поэтому при езде в салоне тише.

Новый Chevrolet Malibu уже поступил в продажу в США и там стоит от 22 тыс. долларов. Вполне возможно, что со временем модель появится и в Украине, а пока Malibu неофициально привозят из Америки.

Технические характеристики Chevrolet Malibu

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1403	1498
Длина/ширина/высота, мм	4922/1854/1465	
Колесная база, мм	2830	
Колея передняя/задняя, мм	1577/1575	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	453	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1496	1998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	163 при 5600	252 при 5300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 2000	350 при 1700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	вариатор	9-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabikiTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	10	
Размер шин	225/55 R17	245/45 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	6,3
Максимальная скорость, км/ч	209	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,1	10,7
загородный цикл	6,5	7,3
смешанный цикл	7,3	9,1
Стоимость автомобиля в США, долларов	22 000 – 35 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Kia XC

СТИЛЬНЫЙ ХЕТЧБЭК ПОВЫШЕН



Seed

ной проходимости





Линейка Kia Ceed еще никогда не была столь широкой. Помимо пятидверного хэтчбэка в ней присутствуют два разных универсала, а теперь к ним присоединилась еще и модель повышенной проходимости XCeed. Однако это не просто хэтчбэк с увеличенным клиренсом и пластиковым обвесом.

Впрочем, и защитный черный обвес на бамперах, порогах и колесных арках все же присутствует, и дорожный просвет вырос до 184 мм. Но этим дело не ограничилось, ведь практически все кузовные панели у хэтчбэка новые – от Ceed остались лишь передние двери. Новичок выглядит гораздо ярче благодаря скругленным боковинам, раздутым колесным аркам и увеличенным углам наклона стоек крыши. Фирменная

решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Они, кстати, светодиодные уже в базовой версии. На крыше установлены рейлинги для багажника и немаленький спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Новый Kia XCeed несколько крупнее собрата Ceed – 4395 мм в длину при такой же колесной базе в 2650 мм. Он также немного шире и выше. На выбор предложены колесные диски диаметром от 16 до 18 дюймов.

Компоновка салона осталась знакомой, хотя отделка особая – с многочисленными ярко-желтыми швами и вставками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage. Примечательно, что если в базовой версии установлены традиционные циферблаты в отдельных колодцах, то в более дорогих

вариантах предусмотрена 12,3-дюймовая цифровая панель приборов. Другим представителям «семейства» Ceed ее пока не предлагают.

Еще одно новшество Kia XCeed – большой 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Центральная панель, кстати, повернута к водителю. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки XCeed изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные, а их боковая поддержка довольно неплохая. Посадка на 42 мм выше, чем в стандартном хэтчбэке. Сдвижной центральный подлокотник прячет немаленький бокс для мелкой поклажи.





На втором ряду место для ног осталось неизменным, а вот запас над головой несколько меньше, чем у Ceed. А вот объем багажника Kia XCeed вырос и достигает 426 л в обычном состоянии и 1378 л – со сложенными задними креслами. Пол в отсеке выполнен двухуровневым, а пятая дверь в самой дорогой версии получила электропривод.

Комплектация Kia XCeed довольно богатая, по меркам С-класса. Уже в базовом хэтчбеке есть система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистема, связь Bluetooth, камера заднего вида, круиз-контроль. Также обязательными являются 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического

торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Platinum салон обшит кожей, есть панорамная крыша, электропривод водительского кресла, подогрев сидений и руля, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, беспроводная зарядка для смартфонов и система мониторинга «слепых» зон. Список опций включает вентиляцию передних и





подогрев задних кресел, парковочный автопилот, системы распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя.

Новый Kia XCeed получил на выбор пять двигателей с турбонаддувом. Начальным является проверенная 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 120 л. с.

Выше в иерархии – 1,4-литровая 140-сильная «четверка» двигатель с турбонаддувом. Она работает плавно, хотя на высоких оборотах становится громкой. Тяги на малых оборотах хватает, ведь Максимальные 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин. Однако после 4000 об/мин

мотор проявляет себя не столь хорошо. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с и развивает 200 км/ч. При этом он экономичный – 6,9 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном.

Флагманский вариант получил 1,6-литровый 204-сильный турбомотор. У него харак-



тер бодрее и он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Пиковый крутящий момент в 265 Н·м крутящего момента доступен при 1500-4500 об/мин. Мотор на удивление тихий даже на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. В городе такой XCeed расходует 7,6 л/100 км, а на трассе – 5,8 л/100 км.

Также предложены 1,6-литровые турбодизели в вариантах мощностью 110 и 136 л. с., а в начале года появится заряжаемый гибридом с силовой установкой от Kia Niro.

Для хетчбэка предлагают 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Последний демонстрирует быстрые переключения без толчков.

Kia XCeed комфортабельнее стандартного хетчбэка и не только потому, что его подвеску сделали более длинноходой. Пружины стали мягче, появились и специальные гидравлические ограничители отбоя. Поэтому даже с 18-дюймовыми дисками большинство выбоин поглощаются плавно. Хотя из-за повышенного центра тяжести

несколько увеличились и крены кузова в виражах. Руль точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях порой дает о себе знать недостаточная поворачиваемость, хотя функция векторизации тяги в системе стабилизации помогает ее уменьшить. При езде по автомагистрали в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Новый Kia XCeed уже поступил в продажу в Европе. Там хетчбэк повышенной проходимости стоит от 21 400 евро.

Технические характеристики Kia XCeed

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1270	1320
Длина/ширина/высота, мм	4395/1826/1495	
Колесная база, мм	2650	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1583	
Клиренс (дорожный просвет), мм	184	
Объем багажника, л	426/1378	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1353	1591
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6000	204 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	242 при 1500-3200	265 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP,	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	205/60 R16	235/45 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	7,5
Максимальная скорость, км/ч	200	220
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,9	7,6
загородный цикл	5,3	5,8
смешанный цикл	5,9	6,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	21 400 – 37 500	
Первое техобслуживание, км	15 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	

Audi Q7

обновленный гигант







Audi долгое время выпускали полноприводные модели, но первый вседорожник Q7 появился только в 2005 году. С 2014 года выпускают второе поколение Audi Q7 и теперь автомобиль прошел серьезное обновление.

Во внешнем виде Audi Q7 по-прежнему преобладают грани, а силуэт остается узнаваемым. Знакомыми являются и расширенные колесные арки, и обволакивающая пятая дверь, прикрытая сверху спойлером. Больше всего заметны изменения в передней части – она выдержана в духе новых Audi Q3 и Q8. У вседорожника новая широкая решетка радиатора и продолговатые фары.

Оптика теперь светодиодная уже в базовой версии, а за доплату она может стать матричной. В переднем бампере по бокам появились широкие воздухозаборники. Автомобили с пакетом S line можно узнать по аэродинамическому обвесу. Стандартными теперь являются 19-дюймовые диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов. Фонари сделали более узкими и соединяет их хромированный молдинг.

Горизонтальные линии преобладают и в салоне Audi Q7. В отделке уже в базовой версии сочетаются кожа и полированный алюминий. Вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Показ

зания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Из центральной панели автомобиля теперь сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый дисплей отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами. Кнопок здесь почти не осталось.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла уже в базовой версии получили электропривод и подогрев. Сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Пакет S line подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс для мелкой поклажи. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных сиденья. В обоих случаях предусмотрена горизонтальная регулировка (кресла сдвигаются назад на 110 мм), изменяется и угол наклона спинки. Места для ног и над головой достаточно. Третий ряд рассчитан не только на детей, но и на взрослых среднего роста. Объем багажника Q7 составляет 295 л в обычном состоянии, со сложенным третьим рядом он возрастает до 770 л, а со вторым – до 2075 л. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Начальная комплектация Audi Q7 включает систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, аудиосистему, парктроник, адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости, системами автоматического замедления и движения в заторах. Обязательными являются 6 подушек





безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. Среди дополнительного оборудования – четырехзонный климат-контроль, функция массажа передних и подогрев задних сидений, панорамная крыша, аудиосистема мощностью 1920 Вт, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, Wi-Fi, съемные планшеты для задних пассажиров. Также можно выбрать

системы ночного видения, распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

На первых порах для Audi Q7 предложат на выбор пару 3,0-литровых V6 с турбонаддувом. Новый 340-сильный бензиновый мотор пришел на смену компрессорной «шестерке». На малых оборотах мотор отлично себя проявляет, ведь уже при 1370 об/мин в распоряжении максимальные 500 Н·м

крутящего момента, которые доступны вплоть до 4500 об/мин. V6 негромкий и отзывчивый, а турбопауза почти незаметна. Разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,2 л/100 км, а в загородном – 7,9 л/100 км.

Мощность турбодизеля подняли до 286 л. с., а его максимальный крутящий момент со-









ставляет 600 Н•м при 2250 об/мин. Поэтому тяги на «низах» более чем достаточно, да и эластичность неплохая. Q7 способен буксировать прицеп весом 3,5 тонны. При этом мотор работает тише и более плавно, хотя и ранее он не был слишком громким. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость – 241 км/ч. В городе вседорожник расходует 7,5 л/100 км, а на трассе – 6,6 л/100 км.

Более экономичной обещает быть 231-сильная версия этого турбодизеля, которая появится позже. Кроме того, останется в линейке и Audi SQ7 с 435-сильным дизель-

ным V8. Появится и гибридная 373-сильная модификация Q7 e-tron, способная проехать 56 км на электротяге.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и без толчков. Все Q7 получили постоянный полный привод с функцией изменения вектора тяги. А вот вседорожный пакет пока не предлагают. Стандартной стала и пневмоподвеска, позволяющая изменять клиренс в пределах 145-235 мм.

Конечно, с пневмоподвеской комфорт езды на высоте даже с 22-дюймовыми низкопрофильными шинами. При этом крены

кузова в поворотах умеренные. Опционные управляемые задние колеса борются с недостаточной поворачиваемостью и делают вседорожник маневреннее на малых скоростях. Руль с адаптивным электроусилителем отличается точностью и наполнен тяжестью, а также достаточно информативен. Курсовая устойчивость у Q7 также на высоте. Кроме того, у него неплохая шумоизоляция, а потому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Новый Audi Q7 уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника стартует с 67 тыс. евро.

Технические характеристики Audi Q7

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная масса, кг	2155	2165
Длина/ширина/высота, мм	5063/1970/1741	
Колесная база, мм	2995	
Колея передняя/задняя, мм	1679/1690	
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-235	
Объем багажника, л	295/2075	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2995	2967
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000	286 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1370-4500	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Дт/85
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9	6,3
Максимальная скорость, км/ч	250	241
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,2	7,5
загородный цикл	7,9	6,6
смешанный цикл	9,1	6,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	67 000 – 95 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Land Rover Discovery Sport

знакомый дизайн,
новые технологии



порт





Land Rover Discovery Sport представили в 2014 году как преемника модели Freelander. Вседорожник является самой массовой моделью в линейке британской марки. Его уже один раз обновляли два года назад, а теперь пришло время для более основательной модернизации.

Как и в прошлый раз, освежение не слишком затронуло внешний вид. Land Rover Discovery Sport отличается элегантным стилем с клиновидной оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. Переднюю часть изменили в духе старшего брата Land Rover Discovery: у автомобиля новая решетка радиатора и продолговатые фары, которые могут быть и полностью

светодиодными. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. На боковинах заметны штампованные линии. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные освещенные фонари. Дерсию R-Dynamic можно узнать по аэродинамическому обвесу, 21-дюймовым колесным дискам и прямоугольным наконечникам выхлопных труб.

Однако гораздо большие изменения прячутся внутри, ведь Discovery Sport получил ряд элементов шасси и днища от новейшего Range Rover Evoque. Это позволило, например, найти место для небольшой 48-вольтовой гибридной установки. Land Rover по-прежнему достигает 4599 мм в

длину при колесной базе в 2741 мм. Капот, крыша и пятая дверь изготовлены из алюминиевых сплавов, но масса все равно немаленькая – 1769 кг в начальной версии.

В салоне изменения более заметны. Материалы отделки значительно улучшены, причем уже в базовой версии использована кожа. В версии Dynamic также присутствуют ярко-красные детали и швы на ткани. Подсветка салона – светодиодная. Новое четырехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Evoque. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь установлен более традиционный рычаг. Но главным новшеством стала цифровая панель приборов.

Центральная панель Land Rover Discovery Sport немного наклонена, а сверху ее венчает современный 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля полностью новые, причем часть из них теперь сенсорные. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. Также есть карманы в дверях и увеличенный бокс в подлокотнике.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине. Передние сиденья широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Предусмотрена функция подогрева кресел, а их электропривод и вентиляция предложены за доплату.

На втором ряду Land Rover Discovery Sport место для ног очень приличное, а сиденья сдвигаются назад на 160 мм. Изменяется и угол наклона спинки. Над головой места также вполне достаточно. За доплату предложен и третий ряд, однако рассчитан он исключительно на детей.

Объем багажника в семиместной конфигурации составляет 195 л. Со сложенным третьим рядом он возрастает до 689 л, а если сложить еще и второй ряд, то получится 1698 л.

Начальная комплектация S включает си-







стему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 10 динамиками, связь Bluetooth, парктроник, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического торможения. Кроме того,

предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и мониторинга «слепых» зон. В самой дорогой версии HSE Luxury добавлены кожаный салон, камера заднего вида, парковочный автопилот, спутниковая навигация, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Среди опций есть беспроводная зарядка для смартфонов, Wi-Fi, панорамная крыша, монитор для задних пассажиров, система распознавания дорожных знаков, камеры кругового обзора (с возможностью вида «сквозь» капот).

Перемены произошли и в линейке двигателей. Бензиновые 2,0-литровые турбомоторы теперь предложены в версиях на 200 и 250 л. с. У более мощного варианта пиковый крутящий момент составляет 365 Н·м при 1750 об/мин. Мотор довольно тихий на «низах», но после 5000 об/мин отзывается приятным звуком. Вседорожник демонстрирует неплохую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 7,6 с и развивает 225 км/ч. Благодаря гибридной установке расход топлива уменьшен до 10,0 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном.

Турбодизели объемом 2,0 л предлагают в версиях на 150, 180 и 240 л. с. У него в распоряжении 500 Н·м крутящего момента всего с 1500 об/мин. Двигатель отзывчивый и довольно эластичный, но порой слишком громкий. Динамика не хуже, чем у бензиновой версии: разгон до 100 км/ч с ним занимает 7,7 с, а максимальная скорость равна 220 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 7,6 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – в загородном.

Версий с 6-ступенчатой механической трансмиссией почти не осталось. У большинства Discovery Sport 9-ступенчатый «автомат», отличающийся плавностью работы, хотя и не самыми быстрыми реакциями.

Land Rover просто обязан демонстрировать достойные вседорожные способности и Discovery Sport не подводит. У него хорошая геометрическая проходимость: приличный



(215 мм) клиренс, адекватные углы въезда (25°) и съезда (31°). Полный привод дополнен системой помощи на спуске и фирменной технологией Terrain Response 2 с режимами для езды по снегу, грязи и песку. Есть и технология помощи на крутом спуске. Теперь же появился и всесезонный круиз-контроль All-Terrain Progress Control, позволяющий на малой скорости «проползти» скромный участок. Автомобиль неплохо проявляет себя на бездорожье. Он способен преодо-

леть 45-градусные подъемы и форсировать броды глубиной 60 см.

На асфальте поведение всесезонника также неплохое. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Подвеска стала немного мягче. Вариант Dynamic более увлекателен в управлении. Он меньше кренится

в поворотах, но такого результата добились благодаря более жестким пружинам. Выбоины на дороге довольно ощутимы, хотя адаптивные амортизаторы (они предусмотрены в этой версии), улучшают комфорт езды. Шумоизоляция пассажирского отсека хорошая и при 130 км/ч внутри очень тихо.

Обновленный Land Rover Discovery Sport уже продается в Европе. Цены стартуют с 37 тыс. евро.

Технические характеристики Land Rover Discovery Sport

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная/полная масса, кг	1864/2550	1934/2620
Длина/ширина/высота, мм	4599/1894/1724	
Колесная база, мм	2741	
Колея передняя/задняя, мм	1621/1630	
Клиренс (дорожный просвет), мм	215	
Объем багажника, л	195/1698	
Диаметр разворота, м	11,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1997	1999
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	250 при 5800	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	365 при 1750	500 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68	Дт/68
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	255/55 R20	235/60 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	7,7
Максимальная скорость, км/ч	225	220
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	10,0	7,6
загородный цикл	6,9	5,8
смешанный цикл	8,0	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	37 000 – 62 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

McLaren O

спорткупе для дальних п



АТ

путешествий





Легендарный McLaren F1 проектировали не только как самый быстрый автомобиль в мире, но и как скоростное купе для дальних путешествий. Теперь в McLaren решили вернуться к этой концепции – сначала появился преемник F1 Speedtail, а теперь представлен новый McLaren GT.

Купе McLaren GT – близкий родственник модели 570S и использует ее карбоновый монокок. Правда, новичок ощутимо крупнее – 4683 мм в длину при такой же колесной базе в 2675 мм. Учитывая размеры, масса в 1530 кг – не такая уж и большая. Передние колесные диски – 20-дюймовые, а задние – 21-дюймовые.

По дизайну GT отличается от всех своих собратьев, ведь выглядит гораздо более

сдержано. Конечно, он сохраняет заостренный «нос» и характерный клиновидный силуэт со сдвинутым вперед салоном. Не обошлось и без поднимающихся вверх дверей. Однако светодиодные фары выглядят не столь футуристично, как у того же McLaren 570S. В переднем бампере и боковинах заметны широкие воздухозаборники. Крыша автомобиля может быть как карбоновой, так и прозрачной стеклянной (в этом случае степень тонировки изменяется нажатием кнопки). Заднее стекло существенно увеличено в размерах. «Корма» автомобиля заострена, а вот выдвижное антикрыло отсутствует. Широкие «плечи» подчеркнуты тоненькими фонарями.

Пороги купе сделали немного ниже, чтобы они не затрудняли посадку и высадку. В

отделке салона преобладает кожа, разбавленная алькантарой и полированным алюминием. Дефлекторы вентиляционной системы напоминают турбины. Трехспицевое рулевое колесо компактное и декорировано хромом, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Водителю доступна разная графика спидометра, тахометра и индикатора выбранной передачи, информация о давлении масла и турбонаддува, а также время прохождения круга на гоночном треке.

Центральная панель McLaren GT узкая, а большую ее часть занимает 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Она отвечает не только за аудио и спутни-





ковую навигацию, по средствам ее можно даже изменять температуру в салоне. Хотя и отдельные клавиши блока климат-контроля остались. У купе довольно большой перчаточный ящик, есть карманы в дверях и бокс в подлокотнике. Ниже расположен кнопочный селектор трансмиссии, хотя есть

и подрулевые лепестки.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом с памятью на настройки. McLaren GT получил особые кресла – более комфортабельные, чем у собратьев. Впрочем, и боковая поддержка на высоте. Сиденья также оснащены

подогревом. Купе довольно-таки просторное, а еще у него очень хорошая обзорность, что нетипично для среднемоторной модели.

Еще одним преимуществом McLaren GT является его багажник. Точнее, их целых два: 420-литровый сзади и 150-литровый – спереди. Ни один автомобиль в этом классе не









является столь практичным и приспособленным для дальних поездок.

Комплектация McLaren GT весьма богатая: система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, мощная аудиосистема с 8 динамиками, камера заднего вида, спутниковая навигация, связь Bluetooth, круиз-контроль. Среди опций есть аудиосистема Bowers&Wilkins мощностью 1200 Вт.

Купе оснащено 4,0-литровым V8 с двумя турбинами, знакомым по McLaren 720S. Правда, здесь двигатель дефорсирован до 620 л. с. и гораздо лучше приспособлен для повседневного использования. Максимальные 630 Н•м крутящего момента достигаются при высоких 5500 об/мин, хотя 95% его доступны в широком диапазоне 3000-7250 об/мин. К тому же, этот мотор несколько тише, а его нрав спокойнее и раскручивается он не столь быстро, как в 720S. Тем не менее, динамика очень приличная – 3,2 с до 100 км/ч и 9 с до

200 км/ч. Максимальная скорость составляет 326 км/ч. Вместе с тем, автомобиль способен ехать по трассе со скоростью 130 км/ч при 2500 об/мин. А благодаря системе глушения двигателя при остановках расход топлива удалось снизить до 14,6 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает молниеносную смену передач, но при этом работает плавно без толчков.

Ходовая McLaren GT настроена на больший комфорт. Пружины подвески у него немного мягче, установлены и адаптивные амортизаторы. Он гораздо лучше справляется с неровностями дороги, а для преодоления «лежащих полицейских» можно приподнять переднюю часть и увеличить клиренс со 110 до 130 мм. Руль на малых скоростях становится легче, а улучшенная шумоизоляция сделала салон очень тихим.

Хотя, конечно, управляемость на высоте. По мере роста скорости рулевое управление становится тяжелее, а его точность и информативность – очень хорошее. В спортивном режиме крены кузова в поворотах остаются минимальными. Поворачиваемость близка к нейтральной. Стандартные стальные тормозные диски диаметром 367 мм спереди и 354 мм сзади обеспечивают хорошее замедление. За доплату предложены и карбоново-керамические тормоза. Они более эффективные и позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 32 м, однако в городских условиях слишком резкие.

Новый McLaren GT – нетипичный представитель своего класса, ведь он довольно практичный и комфортабельный, но остается очень быстрым. Стоимость купе стартует со 185 тыс. евро.

Технические характеристики McLaren GT

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1530
Длина/ширина/высота, мм	4683/2045/1213
Колесная база, мм	2675
Колея передняя/задняя, мм	1671/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	110-130
Объем багажника, л	150+420
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	620 при 7500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	630 при 5500-6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 295/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	326
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	14,6
загородный цикл	8,7
смешанный цикл	10,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	185 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mercedes-

самый быстрый в классе



-AMG A45





Долгое время у Mercedes-Benz A-Class не было версии от AMG, но в прошлом поколении она все же появилась. Да еще какая – Mercedes-Benz A45 AMG стал самым мощным автомобилем С-класса. Естественно, марку следует держать и новый Mercedes-AMG A45 стал еще мощнее и быстрее.

Если младший Mercedes-AMG A35 выглядит довольно-таки сдержанно, то флагманская версия более выразительная. Сразу бросается в глаза широкая «зубастая» решетка радиатора с большой трехлучевой звездой

по центру. С ней сочетаются раскосые светодиодные фары. Также увеличены воздухозаборники в бампере, а колесные арки слегка расширены. Обязательными являются аэродинамический обвес и спойлер на крыше. В стандартной версии предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски, а в A45 S – 19-дюймовые. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты стреловидными фонарями, а из заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

При длине 4445 мм и колесной базе в

2729 мм новый Mercedes-Benz A-Class довольно крупный хэтчбек С-класса. Да и масса заряженной версии немаленькая – 1550 кг. Хотя отчасти это продиктовано полным приводом и дополнительными элементами жесткости.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, разбавленные черные лакированными вставками. Педали украшены металлическими накладками. В варианте A45 S также присутствуют ярко-желтые детали. Подсветка светодиодная и с изменяемым цветом (всего предусмотрено 64



разных ее варианта). Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины. Хэтчбек получил особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, причем на нем сразу 17 кнопок.

Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок, причем графика у A45 особая. К тому же, появились дополнительные функции: автомобиль показывает боковое ускорение или время разгона до 100 км/ч. В навигационную систему загрузили карты самых известных в мире гоночных автодромов.

Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Стандартной является сенсорная панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.

У рулевой колонки Mercedes-AMG A45 изменяются высота и глубина. Заряженный хэтчбек получил ковшеобразные спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Они обладают гораздо лучшей боковой поддержкой, но вполне комфортабельные. Обзорность несколько ограничена из-за маленького окна и высокой оконной линии. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.

Задние сиденья тоже особые. На втором ряду не очень много места для ног, зато приличный запас над головой. Салон недостаточно широкий и двоим сзади комфортнее, тем более, что подушка дивана профилирована под два места. Объем багажника составляет 370 л в обычном состоянии и 1210 л



— со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Mercedes-AMG A45 включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистему, спутниковую навигацию, связь Bluetooth, камеру заднего вида и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабили-

зации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В перечне опций есть подогрев, вентиляция и функция массажа передних сидений, камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот, беспроводная зарядка для смартфонов. Также можно выбрать системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью









водителя и даже полуавтономного движения.

Знакомый 2,0-литровый бензиновый турбомотор основательно переработан. У него новые турбина с усиленным охлаждением, интеркулер и инжекторы. Мощность достигла внушительных 387 л. с. в базовой версии и 421 л. с. – в A45 S. Mercedes-Benz снова стал самым мощным в С-классе. К слову, собирает мотор один мастер и ставит свой автограф на его крышке.

Характер турбированного двигателя не типичный, ведь более мощная версия раскручивается до 7000 об/мин, а пиковые 500 Н·м в распоряжении при 5000 об/мин. Хотя запас тяги достаточный в среднем диапазоне оборотов. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому динамика хетчбэка впечатляет – 3,9 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 270 км/ч.

Звук мотора на высоких оборотах громкий, но насыщенный и приятный для уха. При таких характеристиках расход топлива в 10,5 л/100 км в городе и 7,2 л/100 км на трассе – неплохой результат.

Новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения и работает более плавно. Полный привод дополнили системой векторизации тяги.

Новый Mercedes-AMG A45 не только демонстрирует хорошее сцепление с дорогой, но и недостаточная поворачиваемость у него теперь менее выражена. Рулевое управление острое, хотя не слишком тяжелое, да и информативности ему не хватает, особенно в околонулевой зоне. Конечно, подвеска гораздо более упругая, чем у стандартной модели, хотя слишком жестким A45 не назовешь. Он стал более комфортабельным в повседневной жизни, чем предшественник. Да и кренится автомобиль мало. Помогают адаптивные амортизаторы, а еще есть система изменения настроек шасси и двигателя шесть разными режимами. Тормозные диски диаметром 360 мм спереди и 330 мм сзади обеспечивают отличное замедление. Стоит отметить и хорошую шумоизоляцию – на больших скоростях в салоне тихо.

Mercedes-AMG A45 уже поступил в продажу в Европе и довольно недешевый – от 56 200 евро за стандартную версию и 61 800 евро – за A45 S. Но ведь это самый быстрый хетчбэк С-класса с характеристиками на уровне гораздо более дорогих спорткупе.



Технические характеристики Mercedes-AMG A45 S

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1550
Длина/ширина/высота, мм	4441/1850/1412
Колесная база, мм	2729
Колея передняя/задняя, мм	1567/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	104
Объем багажника мин/макс, л	370/1210
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	Бензиновый, с туронаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	421 при 6750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	245/35 ZR19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	10,5
загородный цикл	7,2
смешанный цикл	8,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	61 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Новички С-класса против старожилы



Mazda 3

Радиаторная решетке Mazda 3 напоминает улыбку



Peugeot 308

Трапециевидная решетка радиатора Peugeot 308 сочетается с раскосыми фарами



Skoda Scala

Треугольные диодные фары – отличительная черта Skoda Scala

На украинском рынке преобладают модели повышенной проходимости, но и хетчбэки С-класса пользуются стабильным спросом. Да и новые модели появляются время от времени. С сентября в Украине поступает в продажу новая Skoda Scala, недавно также представили Mazda 3 четвертого поколения. Мы решили сравнить новичков с проверенным Peugeot 308.

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

Peugeot 308 второго поколения известен с 2013 года, а в 2017 году прошел обновление. В дизайне хетчбэка элегантные линии сочетаются с мускулистыми формами. У автомобиля профилированы боковины и капот. Трапецевидная решетка радиатора декорирована хромом, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Раскосые фары являются светодиодными. Сзади по краям кузова установлены оригинальные С-образные фонари. Панорамное стекло сверху прикрыто небольшим спойлером.

Skoda Scala – преемник модели Rapid Spaceback. В ее внешнем виде преобладают грани. Широкая «зубастая» решетка радиатора сочетается с треугольными стреловидными фарами. Они полностью светодиодные. Воздухозаборник в бампере выполнен в виде улыбки. Капот и боковины выполнены рельефными, а заднее стекло сверху прикрыто заостренным спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда. По краям кузова сзади установлены продолговатые изогнутые фонари, а между ними на пятой двери предусмотрена черная вставка.

Mazda несколько крупнее соперников – достигает 4459 мм в длину при колесной базе в 2725 мм. У Skoda показатели составляют 4362 и 2649 мм, соответственно. Длина Peugeot равна 4253 мм, а расстояние между осями – 2620 мм. Японский автомобиль несколько тяжелее конкурентов – весит 1395 кг против 1324 кг у чешского хетчбэка и 1339 кг – у французского.

Внутри Mazda 3 стало больше черных лакированных деталей. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы.



Mazda тяжелее соперников – 1395 кг



Peugeot самый компактный – 4253 мм



Skoda самая легкая в тройке – 1324 кг



Узкие фонари подчеркивают заднюю часть «тройки»



По краям кузова 308 установлены оригинальные С-образные фонари.



Заднее стекло Scala прикрыто спойлером

На приборной панели центральное место занимает дисплей спидометра и бортового компьютера, а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались обычными циферблатами. Данные проецируются на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8,8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Разместили его высоко – на уровне глаз. Интересно, что он не сенсорный – для навигации в меню предусмотрен джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. У передних кресел серьезно улучшена поддержка в районе поясницы, но при этом они очень комфортабельные и не тесные. Есть и подогрев. Также увеличен центральный подлокотник за счет того, что подстаканники теперь установлены перед рычагом трансмиссии. Однако из-за толстых стоек ограничена обзорность назад.

Компоновка салона Peugeot 308 весьма оригинальная. Трехспицевое рулевое колесо очень маленькое, а его обод выполнен плоским снизу и обшит кожей. Комбинация приборов расположена на удивление высоко и находится почти на уровне глаз. Это облегчает считывание показаний, хотя руль в своем верхнем положении может частично перекрывать приборы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям находятся указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень мало. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но немного больше поддержки спины не помешало бы. Они также получили функцию подогрева. Между креслами установлен сдвижной подлокотник с вместительным боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Skoda Scala преобладают горизонтальные линии. Часть деталей (вроде кнопок электростеклоподъемников) позаимствованы у разных моделей Volkswagen. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. К компактной центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Помимо 6-литрового перчаточного ящика и ниш в дверях есть

отсек для зонтика в двери и карманы в спинках передних кресел. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Под креслом водителя появилась специальная ниша, где скрыт светоотражающий жилет.

На втором ряду больше всего места для ног у Mazda, а вот по пространству над головой японский хэтчбэк уступает соперникам. Лидер по этому параметру – Skoda, у нее же и салон самый широкий, что позволяет троим пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. У Scala и наиболее вместительный багажник – 467 л против 420 л у 308 и 398 л у «тройки». Со сложенными задними сиденьями получается 1410, 1026 и 1228 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda 3 1,8 Skyactiv-D Style, Peugeot 308 1,5 BlueHDi Allure и Skoda Scala 1,6 TDI Style. Все они получили систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и освещения, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида, парктроник, круиз-контроль, легкосплавные 16-дюймовые диски, 6 подушек безопасности и систему стабилизации. У 308 также есть система автоматического торможения.

Все три универсала оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. У мотора Mazda 3 самый большой рабочий объем – 1,8 л. Мощность, правда, не очень внушительная 116 л. с. Пиковые 270 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1600 об/мин. По мере роста оборотов двигатель становится довольно громким. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 12,1 с, а максимальная скорость – 199 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 5,1 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км. Также в Украине хэтчбэку предложен 1,5-литровый 120-сильный мотор

Peugeot 308 также оснащен 1,5-литровым турбодизелем, прием его мощность самая большая в тройке – 130 л. с. Тяги также гораздо больше, чем у соперников, ведь пиковый крутящий момент составляет 300 Н·м при 1750 об/мин и его не всегда хватает. Двигатель весьма громкий, хотя всегда работает без вибраций. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Динамика получше, чем у соперников: хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 9 с и развивает 206 км/ч. Вместе с тем, он самый



По центру приборной панели Mazda установлен дисплей



Приборы Peugeot установлены высоко



К центральной панели Skoda крепится сенсорный экран



В Mazda 3 меньше всего места над головой



На втором ряду 308 достаточно просторно



Салон Scala самый широкий

экономичный – 4,3 л/100 км в городе и 3,6 л/100 км – на трассе. На украинском рынке также есть вариант с 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Турбодизель Skoda Scala объемом 1,6 л развивает 116 л. с. Крутящий момент у него немного меньше, чем у конкурентов, но зато максимальные 250 Н·м доступны уже с 1500 об/мин. Тяги вполне хватает для обгона на трассе, хотя этот мотор довольно отчетливо слышен. Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. Хетчбэк достигает 100 км/ч за 10,1 с, а его предел – 200 км/ч. При этом он экономичный – 4,9 л/100 км в городском цикле и 3,7 л/100 км – на шоссе.

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

Peugeot 308, наоборот, на первое место ставит комфорт. Его подвеска мягче, что ощутимо на дорогах низкого качества – даже серьезные неровности плавно поглощаются. Правда, и кренится он в поворотах немного больше. На больших скоростях в салоне весьма тихо благодаря качественной шумоизоляции. Рулевое управление универсала легкое и точное, но не самое информативное. Сцепление с дорогой – на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко.

Настройки ходовой Skoda Scala демонстрируют компромисс между комфортом и управляемостью. Езда достаточно комфортабельная и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены в поворотах относительно небольшие. Рулевое управление чересчур легкое и не самое информативное. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. Также у Scala самый маленький диаметр разворота – 10,2 м против 10,4 м у 308 и 10,6 м – у «тройки». Шумоизоляция неплохая, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Peugeot 308 1,5 BlueHDi Allure наиболее доступный из трех хетчбэков – 611 тыс. гривен. Также у него лучшие в тройке динамика и экономичность. Skoda Scala 1,6 TDI Style стоит 669 тыс. гривен и привлекает вместительным багажником. Mazda 3 1,8 Skyactiv-D Style дороже – 733 тыс. гривен, а его сильная сторона – управляемость.



Объем багажника Mazda – 398 л



У Peugeot в распоряжении 420 л



Багажник Skoda самый большой – 467 л

Технические характеристики

Модель	Mazda 3	Peugeot 308	Skoda Scala
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1395	1339	1324
Длина/ширина/высота, мм	4459/1797/1440	4253/1804/1472	4362/1793/1456
Колесная база, мм	2725	2620	2649
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560	1559/1553	1531/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	149
Объем багажника мин/макс, л	398/1026	420/1228	467/1410
Диаметр разворота, м	10,6	10,4	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1759	1499	1598
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	116 при 4000	130 при 3750	116 при 3250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	270 при 1600-2600	300 при 1750	250 при 1500-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/50		
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/55 R16	195/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,1	9,0	10,1
Максимальная скорость, км/ч	199	206	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,1	4,3	4,9
загородный цикл	4,2	3,6	3,7
смешанный цикл	4,6	3,9	4,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	733 000	611 000	669 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение больших гибридов



Ford Mondeo

Узкие фары
Ford Mondeo - светодиодные



Honda Accord

Решетка радиатора образует
«брови» над фарами



Toyota Camry

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

Большие модели D-класса, конечно, просторные и комфортабельные, однако слишком экономичными их не назовешь. Впрочем, есть и исключения – целый ряд автопроизводителей предлагает гибридные версии таких моделей. Причем, некоторые из них вполне можно купить и в Украине. Так, у нас официально продаются гибриды Ford Mondeo и Toyota Camry, а неофициально поставляется еще и Honda Accord Hybrid. О них сегодня и пойдет речь.

Ford Mondeo – старожил в тройке, его выпускают с 2014 года. Интересно, что гибридная версия – единственная в Украине с кузовом седан, а не лифтбэк. У автомобиля аркообразная формой крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми светодиодными фарами. Боковины украшены штампованными линиями. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Новая Honda Accord стала гораздо динамичнее на вид. Особенно это заметно в профиль благодаря уменьшенным свесам кузова и аркообразной линии крыши. Решетка радиатора украшена хромированной балкой, образующей своеобразные «брови» над продолговатыми фарами. Оптика, кстати, светодиодная. Передний бампер дополнен небольшим воздухозаборником. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия отличается изгибом. Пороги украшены хромированными накладками. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади расположены С-образные фонари.

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

Автомобили примерно одинаковые по размерам. Длина Ford достигает 4871 мм при колесной базе в 2850 мм. У Honda эти показатели составляют 4882 и 2830 мм. Длина Toyota составляет 4885 мм, а расстояние между осями – 2825 мм. Гибрид Accord легче соперников – 1510 кг против 1579 кг у Mondeo и 1670 кг – у Camry.

Салон Ford Mondeo декорирован тканью и кожей, а внутреннюю отделку разбавляют черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Четырехспицевое



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Honda легче соперников – 1510 кг



Toyota наиболее тяжелая – 1670 кг



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



В крышку багажника Accord интегрирован спойлер



Ширину задней части Camry подчеркивают продолговатые фонари

рулевое колесо - многофункциональное. У гибрида особенная панель приборов со спидометром по центру и двумя дисплеями – по бокам. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым экраном. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Как рулевая колонка, так и передние сиденья получили электропривод регулировок. Кресла первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева не только кресел, но и лобового стекла. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

В салоне Honda Accord также кожаная отделка, присутствуют и деревянные вставки. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе появились наплывы для хвата рук. На приборной панели спидометр сочетается с дисплеем, на который выведен индикатор работы гибридной установки. Данные проецируются и на лобовое стекло. Вместо рычага трансмиссии – набор кнопок. Центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем. При этом количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое, а сами кнопки рационально упорядочены. Внизу появилась запираемая ниша для мелкой поклажи с беспроводной зарядкой для смартфонов. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла получили электропривод. Посадка в Honda Accord довольно-таки низкая. Кресла также получили подогрев и вентиляцию. Они комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Широкий центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

Во внутренней отделке Toyota также преобладает кожа. Трехспицевое рулевое колесо является мультимедийным. Приборы помещены в отдельные колодцы и украшены хромированными ободками, а по центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в индикаторе гибридной установки – датчик температуры двигателя. Сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы Entune 3 с диагональю 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. Электроприводом оснащены рулевая колонка и передние сиденья. Кресла мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка похуже, чем у соперников. Предусмотрен и

обогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с расположенным на нем подлокотником.

На втором ряду пространство для ног в Honda несколько большее, чем у соперников. Вместе с тем, запас над головой у Accord меньше, чем у Mondeo и Camry. Салон Ford самый широкий, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. У него также и самый большой объем багажника – 516 л против 500 л у Toyota и 473 л – у Honda.

Перечень комплектаций для гибридов на нашем рынке довольно-таки ограничен, а некоторые из них и вовсе доступны лишь в одном исполнении. Для сравнения выбраны Ford Mondeo Hybrid Lux, Honda Accord Hybrid Touring и Toyota Camry Hybrid Premium. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками дождя и света, аудиосистемой, связью Bluetooth, спутниковой навигацией, камерой заднего вида, круиз-контролем, легкосплавными дисками, системой стабилизации, технологиями автоматического замедления и контроля «слепых» зон. У Mondeo и Camry по 7 подушек безопасности, а у Accord – 6. Японские седаны также получили системы соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Гибрид Ford Mondeo оснащен 2,0-литровым 141-сильным бензиновым двигателем и электромотором мощностью 48 л. с. Суммарная отдача силовой установки составляет 187 л. с., а максимальный крутящий момент – 240 Н·м. Силовая установка отличается тишиной работы, а вариатор CVT плавный. Разгон до 100 км/ч занимает 9,2 с, а максимальная скорость составляет 187 км/ч. Также следует отметить, что Mondeo самый экономичный из трех седанов – 4,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

У Honda Accord 2,0-литровый двигатель на 143 л. с. работает с двумя электромоторами общей мощностью 181 л. с. Суммарно они способны развить 212 л. с. и обеспечить приличные 315 Н·м крутящего момента. Accord также получил вариатор, который неплохо настроен. А вот бензиновая «четверка» на высоких оборотах может быть громкой. Седан разгоняется до 100 км/ч за 9,1 с и способен развить 215 км/ч. «Аппетит» немного больше, чем у конкурентов – 5,0 л/100 км в городе 5,2 л/100 км – на трассе.

Силовая установка Toyota Camry Hybrid состоит из 2,5-литрового 178-сильного атмосферного бензинового двигателя и 120-сильного электромотора. Вместе они развивают 218 л. с., а крутящий момент самый внушительный в тройке – 395 Н·м. Тяги более, чем достаточно, да и динамика лучше, чем у соперников – 8,3 с до 100 км/ч.



На приборной панели Ford спидометр сочетается с двумя экранами



Вместо рычага трансмиссии у Honda кнопки



Центральная панель Toyota стала ассиметричной



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Accord ограниченное пространство над головой



В Camry сзади достаточно места для ног и над головой

Максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Вариатор неплохо настроен и в основном держит малые обороты, хотя реакции у него не слишком быстрые. Силовая установка отличается тишиной и плавностью работы. Седан Toyota расходует 4,4 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе.

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и гибрид – не исключение. Руль седана точный и весьма информативный благодаря хорошо настроенному электроусилителю. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорта ощутим разве что на дорогах плохого качества. Зато кренится в поворотах автомобиль мало. К тому же, у него малый диаметр разворота – 11,2 м против 11,6 м – у Toyota и 12,1 м – у Honda. Сцепление с дорогой очень хорошее. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция салона.

У Honda Accord также хорошие настройки шасси. Седан демонстрирует неплохую управляемость, а недостаточная поворачиваемость у него проявляется редко. Правда, при резком старте ощутимо паразитное силовое подруливание – автомобиль начинает рыскать. Рулевое управление точное, информативное и приятно наполнено тяжестью. Крены кузова небольшие, но при этом езда остается мягкой и комфортабельной. Также у седана лучшие тормоза: теперь для остановки со 100 км/ч понадобится 35,3 м. Accord оснащен системой активного подавления звуковых помех, а потому в салоне стало тише.

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

Ford Mondeo Hybrid Lux самый доступный в тройке – 877 750 гривен. Он также привлекает экономичностью и большим багажником. Toyota Camry Hybrid Premium стоит 1 028 300 гривен, а его сильная сторона – динамика. Honda Accord Hybrid Touring дороже соперников – 1 384 000 гривен, а его сильная сторона – управляемость.



Багажник Ford самый вместительный – 516 л

Объем багажника Honda – 473 л

У Toyota в распоряжении – 500 л

Технические характеристики

Модель	Ford Mondeo	Honda Accord	Toyota Camry
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1579	1510	1670
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4882/1860/1452	4885/1840/1445
Колесная база, мм	2850	2830	2825
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1600/1610	1580/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	155
Объем багажника мин/макс, л	516	473	500
Диаметр разворота, м	11,2	12,1	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1999	1993	2494
Тип основного двигателя	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Суммарная мощность, л. с. при об/мин	187 при 6000	212 при 6200	218 при 6000
Суммарный крутящий момент, Н • м при об/мин	240 при 4000	315 при 4000	395 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/56	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, Brake Assist, VSA	ABS, EBD, EBA, VSC
Размер шин	235/45 R18	225/50 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2	9,1	8,3
Максимальная скорость, км/ч	187	215	180
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	4,2	5,0	4,4
загородный цикл	4,9	5,2	5,2
смешанный цикл	4,5	5,1	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	877 750	1 384 000	1 028 300
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок компактных вседорожников



Hyundai Tucson

Широкая решетка радиатора Hyundai Tucson сочетается с раскосыми фарами



Jeep Compass

Передняя часть Jeep Compass выдержана в традиционном стиле американской марки



Mitsubishi Eclipse Cross

Светодиодные фары Mitsubishi Eclipse Cross похожи на лезвия самурайских мечей

Сейчас ситуация на украинском рынке такова, что модели среднего класса пользуются большим спросом, чем бюджетные. Довольно неплохо (в сравнении с другими автомобилями) продаются модели повышенной проходимости. Чаще всего автолюбители обращают внимание на небольшие вседорожники: они маневренные и относительно доступные. На украинском рынке недавно появился новичок в этом сегменте – Jeep Compass. Мы сравним его с одноклассниками Hyundai Tucson и Mitsubishi Eclipse Cross.

Hyundai Tucson после недавней модернизации выглядит интереснее. Его капот и боковины рельефные, а колесные арки расширены. Вседорожник сохраняет высокую оконную линию и защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах кузова. Увеличенная хромированная решетка выдержана в духе старшего брата Santa Fe. Новые стреловидные фары светодиодные, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Задняя часть слегка приподнята. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а узкие каплевидные фонари высоко посажены.

Новый Jeep Compass второго поколения серьезно изменился внешне и теперь больше похож на старшего брата Grand Cherokee. У него солидный дизайн с обилием прямых линий, хотя сохранена и фирменная «зубастая» решетка радиатора. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Капот стал выпуклым, боковины профилированы, а колесные арки теперь более выражены. Оконная линия стала изогнутой, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Фонари Compass довольно крупные.

Mitsubishi Eclipse Cross назвали в честь знаменитого купе 90-х. У вседорожника стремительный клиновидный профиль с приподнятой задней частью. В дизайне преобладают рубленые линии. Хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами. В переднем бампере размещен немаленький воздухозаборник, обрамленный хромированными молдингами. Вседорожный обвес достаточно скромный. Колесные арки – мускулистые, расширенные, а боковины выполнены профилированными. Заднее стекло состоит из двух секций, разделенных фонарями.

Hyundai Tucson немного крупнее своих соперников – достигает 4475 мм в длину против 4405 мм у Eclipse Cross и 4385 мм – у Compass. У Hyundai и Mitsubishi одинаковая колесная база – 2670 мм тогда, как у Jeep – 2637 мм. Американский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1648 кг, корейский автомобиль весит 1609 кг, а японский – 1560 кг.

В отделке салона Hyundai Tucson использована кожа. Передняя панель выполнена V-образной, а трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным



Hyundai крупнее соперников – 4475 мм



Jeep самый тяжелый – 1648 кг



Mitsubishi легче конкурентов, весит 1560 кг



Фонари Tucson высоко посажены



У Compass крупные фонари



Заднее стекло Eclipse Cross состоит из двух секций

экраном бортового компьютера. Внутри тахометра помещен указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а у передних сидений есть электропривод. Кресла мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Предусмотрены их подогрев и вентиляция, обогревается и обод руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот назад обзор ограничен из-за толстых стоек крыши. Между сиденьями размещен подлокотник с боксом внутри.

В салоне Jeep Compass сочетаются ткань и искусственная кожа, хотя трехспицевое рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты натуральной кожей. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены большим цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель Jeep Compass увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля – крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рядом с ними установлен переключатель режимов полноприводной трансмиссии. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья комфортабельные, хотя боковая поддержка у них не очень выражена. Высокая посадка способствует хорошей обзорности. С пассажирской стороны в центральном тоннеле есть карман, куда поместится планшет.

В салоне Mitsubishi господствует знакомый стиль марки. Отделка щедро разбавлена вставками «под алюминий» и черными лакированными деталями. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Mitsubishi Outlander, у него же заимствовали и циферблаты приборов. Спидометр и тахометр с нежно-голубой подсветкой разделены экраном бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель выполнена рельефной. Сверху к ней крепится 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель, распознающая начертание букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но некоторые из них мелковаты. Посадка за рулем в Mitsubishi Eclipse Cross выше, чем у соперников. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а у водительского кресла есть электропривод. Передние сиденья довольно упругие, но обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрен и подогрев. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник, прячущий вместительный бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за разделенного стекла.

На втором ряду места для ног и над голо-

вой в Hyundai и Jeep больше, чем в Mitsubishi. Салон самый широкий в районе плеч у Tucson. У сидений Hyundai и Mitsubishi есть подогрев задних сидений и регулируется угол наклона спинки, а у Eclipse Sport еще и горизонтальная регулировка предусмотрена. Корейский вседорожник имеет самый вместительный 488-литровый багажник тогда, как у американской модели его объем равен 438 л, а у японской – 341-448 л (в зависимости от положения кресел). Со сложенными сиденьями получается 1503, 1693 и 1235 л, соответственно. Пятая дверь Hyundai и Jeep оснащена электроприводом

В сравнительном участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Hyundai Tucson 1,6 T-GDI Top, Jeep Compass 2,4 Longitude и Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 Ultimate. Все три автомобиля оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем и парктроником. У Hyundai и Mitsubishi также есть камеры кругового обзора, датчики света и дождя, а Outlander Sport предусмотрены системы автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. У японского и американского вседорожников по 7 подушек безопасности, а у корейского – 6.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми бензиновыми двигателями. Мотор Tucson объемом 1,6 л самый мощный – развивает 177 л. с. при 5500 об/мин. У него также больше всего тяги, ведь максимальный крутящий момент достигает 265 Н·м при 1500 об/мин. «Четверка» на удивление тихая даже на высоких оборотах. Динамика лучшая среди трех автомобилей: разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость – 177 км/ч. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции. В городском цикле Hyundai расходует 9,6 л/100 км, а в загородном – 6,5 л/100 км. В Украине также предложены версии с 2,0-литровым бензиновым мотором мощностью 155 л. с., а также турбодизелями объемом 1,6 л (136 л. с.) и 2,0 л (185 л. с.).

Новый Jeep Compass пока предлагают только с 2,4-литровой атмосферной «четверкой» мощностью 175 л. с. Она работает плавно, но ее приходится раскручивать, ведь максимальный крутящий момент в 237 Н·м доступен только при 3900 об/мин. А по мере роста оборотов двигатель становится громким. Зато 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно, хоть и не так быстро, как «робот» Hyundai. не отличается быстротой реакций, а на малых скоростях работает с толчками. Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 с, а максимальная скорость составляет 189 км/ч. «Аппетит», конечно, побольше, чем у соперников – 10,8 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км – на шоссе.

Mitsubishi Eclipse Cross у нас доступен исключительно с 1,5-литровым бензиновым



К центральной Hyundai прикреплен сенсорный дисплей



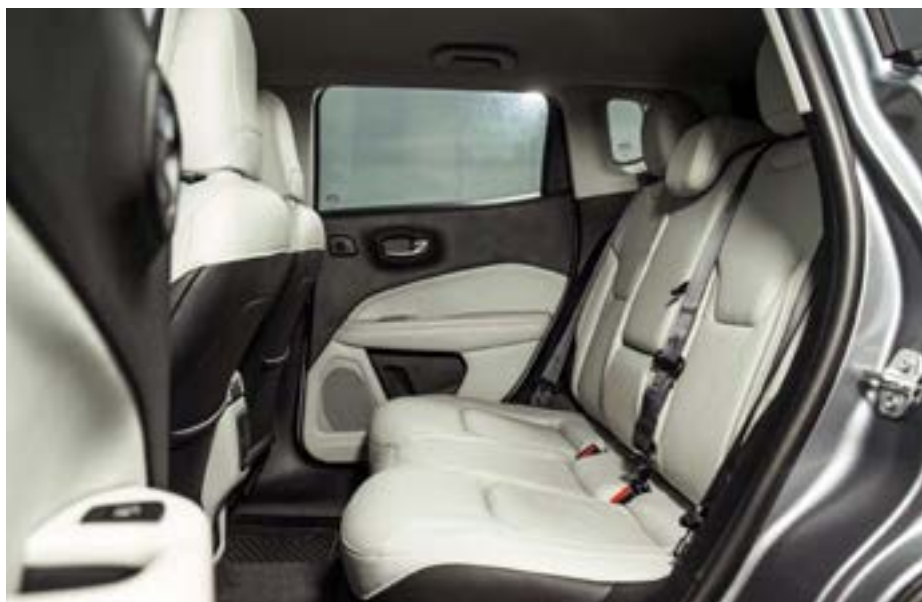
Приборы Jeep помещены в отдельные колодцы



Центральная панель Mitsubishi выполнена рельефной



У задних сидений Tucson регулируется угол наклона спинок



На втором ряду Compass достаточно просторно



Кресла второго ряда Eclipse Cross получили горизонтальную регулировку

турбомотором. Это новый двигатель, развивающий 150 л. с. У него бодрый характер и он быстро раскручивается до 6000 об/мин, хотя особой потребности в этом и нет. Он вполне тяговитый в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 250 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2000-3500 об/мин. Однако бесступенчатый вариатор CVT не отличается быстротой реакции и не лучшим образом влияет на динамику, поэтому разгон до 100 км/ч занимает 11,4 с. К тому же, из-за вариатора мотор нередко шумный при разгоне. В городе автомобиль расходует 9,8 л/100 км, а на трассе – 6,5 л/100 км.

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем в Hyundai и Jeep при необходимости принудительно заблокировать муфту. У Compass также есть система помощи при спуске с горы, а его клиренс самый большой – 203 мм против 183 мм у Eclipse Cross и 172 мм – у Tucson. К слову, Jeep доступен и во вседорожном исполнении Trailhawk с понижающей передачей.

В ходовой Hyundai сделана ставка на комфорт, ведь при обновлении подвеску сделали мягче. Дорожные неровности легко поглощаются. При этом крены кузова в поворотах весьма умеренные. Рулевое управление довольно легкое, но обратной связи ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Разве что иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Кроме того, у вседорожника улучшена и шумоизоляция салона.

Jeep также традиционно ставит на первое место комфорт. Длинноходная подвеска легко справляется даже с серьезными выбоинами. Конечно, крены кузова ощутимы, но они уменьшены, так что управляемость не слишком страдает от таких настроек. Руль Jeep Compass очень легкий, что удобно в городских условиях. Однако обратной связи у него очень мало. Шумоизоляция салона довольно неплохая. Кроме того, у тормоза автомобиля эффективнее, чем у предшественника, хотя педаль слишком уж чувствительная, как для вседорожника.

Полный привод Mitsubishi Eclipse Cross дополнен функцией векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость, хотя она все же ощутима. Вседорожник демонстрирует неплохую управляемость, хотя при этом его мягкая и длинноходная подвеска обеспечивает надлежащий комфорт езды. Она хорошо справляется с выбоинами, но вседорожник ощутимо кренится в поворотах. Руль автомобиля довольно легкий и не самый информативный. На больших скоростях дает о себе знать шум ветра.

Hyundai Tucson 1,6 T-GDI Top самый доступный в тройке (847 тыс. гривен), также у него вместительный багажник. Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 Ultimate стоит 856 тыс. гривен и привлекает богатой комплектацией. Jeep Compass 2,4 Longitude стоит 864 тыс. гривен, а его преимущество – вседорожные качества.



Багажник Hyundai самый большой – 488 л

У Jeep в распоряжении – 438 л

Объем багажника Mitsubishi – до 448 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Tucson	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1609	1648	1560
Длина/ширина/высота, мм	4475/1850/1660	4394/1875/1641	4405/1805/1685
Колесная база, мм	2670	2637	2670
Колея передняя/задняя, мм	1608/1620	1542/1532	1525/1525
Клиренс (дорожный просвет), мм	172	203	183
Объем багажника мин/макс, л	488/1503	438/1693	341/1235
Диаметр разворота, м	10,6	11,4	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1591	2360	1499
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 5500	175 при 6400	150 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	265 при 1500-4500	237 при 3900	250 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/60	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, ASC
Размер шин	245/45 R19	215/65 R17	225/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	10,7	11,4
Максимальная скорость, км/ч	177	189	195
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,6	10,8	9,8
загородный цикл	6,5	7,0	6,5
смешанный цикл	7,7	8,5	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	847 000	864 000	856 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники с задорным нравом



BMW X6

Передний бампер BMW X6 выполнен
X-образным



Maserati Levante

Широкая «пасть» решетки радиатора
Maserati Levante сочетается с
узкими фарами



Porsche Cayenne

Новый Porsche Cayenne Coupe сохранил
знакомый дизайн

В наши дни купеобразными вседорожниками уже ни кого не удивишь, хотя еще лет 15 назад они были в диковинку. Сейчас на рынке хватает таких моделей, особенно в премиум-сегменте. Недавно появился и новичок – Porsche Cayenne Coupe. Мы решили его сравнить с конкурентами BMW X6 и Maserati Levante.

BMW X6 – старожил в этой тройке, вскоре начнутся продажи нового поколения модели. У него ниспадающий силуэт крыши и приподнятая заостренная задняя часть. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы «X» и дополнен двумя воздухозаборниками. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья автомобиля серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

Maserati Levante также позиционируют, как вседорожное купе. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Ниспадающая форма крыши и высокая оконная линия прибавляют профилю стремительности, а мускулов прибавляют выразительные раздутые крылья. Широкая «пасть» радиаторной решетки сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В боковинах с каждой стороны заметны по три вентиляционных отверстия. Двери выполнены без оконных рамок. На крыше установлен спойлер, а фонари соединены хромированным молдингом.

Новый Porsche Cayenne Coupe в анфас не получится отличить от стандартной модели. У него тот же «акулий нос», знакомые светодиодные каплевидные фары, и широкая решетка радиатора. А вот в профиль отличия сразу видны. У новичка увеличены углы наклона передних и особенно задних стоек, а линия крыши более покатая и занижена на 20 мм. Задние крылья расширены. К тому же, у Cayenne Coupe не только спойлер на крыше, но и выдвижное антикрыло у основания заднего стекла. Узкие фонари растянуты на всю ширину кузова. Из бампера выглядывают прямоугольные выхлопные трубы.

Maserati – самый крупный в этой тройке: он достигает 5003 мм в длину при колесной базе в 3004 мм. У BMW эти показатели равны 4909 и 2933 мм, соответственно. Длина Porsche составляет 4931 мм, а расстояние между осями – 2895 мм. X6 наиболее тяжелый – 2100 кг против 2095 кг у Levante и 2030 кг у Cayenne Coupe.

Салон BMW X6 декорирован кожей и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльвами на ободке в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и темпера-



BMW самый тяжелый в тройке – 2100 кг



Аркообразная форма крыши – отличительная черта Maserati



Porsche легче соперников – 2030 кг



Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой



Фонари Levante соединены молдингом



Фонари Cayenne растянуты на всю ширину кузова

туры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Внутри Maserati Levante сочетаются кожа и полированный алюминий, а педали украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на его ободе в районе хвата рук расположены удобные напльвы. Для переключения передач есть подрулевые лепестки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже находится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрен и круглый джойстик. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного, хотя некоторые из них слишком маленькие. Передние сиденья хорошо удерживают спину. Они, как и руль, оснащены электроприводом регулировки и подогревом. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Здесь под откидной крышкой размещены подстаканники, а подлокотники прячут бокс для мелкой поклажи.

В отделке салона Porsche Cayenne Coupe сочетаются кожа и алюминий. Оформление салона остается знакомым. На панели приборов. Центральное место занимает циферблат тахометра, а по бокам от него – два дисплея. На левый экран выводятся показания спидометра и датчика температуры двигателя, а правый – дает информацию бортового компьютера и дублирует карту навигационной системы. Центральная консоль традиционно наклонена, а сверху установлен большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь также сенсорные. Посадка за рулем довольно низкая. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. На широком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с вместительным боксом.

На втором ряду Porsche самое большое в этой тройке пространство для ног. Места над головой в автомобилях немного и рослые пассажиры сзади будут стеснены. У Levante и Cayenne изменяется угол наклона

спинки задних кресел. У Porsche также самый вместительный багажник – до 625 л против 580 л у BMW и Maserati. Со сложенными задними креслами получается 1540, 1525 и 1614 л, соответственно. У всех внедорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X6 XDrive 40i, Maserati Levante 3,0 и Porsche Cayenne Coupe 3,0. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, парктроником, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем, спутниковой навигацией, системой стабилизации. Maserati и Porsche оснащены камерой заднего вида, а в Cayenne есть еще и Wi-Fi. У Porsche 8 надувных подушек, а у соперников – по 6. Зато X6 получил системы автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми шестицилиндровыми турбодвигателями объемом 3,0 л. Рядная «шестерка» BMW оснащена турбонаддувом и развивает 306 л. с. Она эластична и тяговита, а пиковые 400 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1200-5000 об/мин. Мотор плавный, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро. BMW X6 разгоняется до 100 км/ч за 6,4 с. Максимальная скорость ограничена – 250 км/ч и разгоняется до 240 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,4 л/100 км, а в загородном – 7,0 л/100 км. Также внедорожник предложен с 4,4-литровым 450-сильным V8 и турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.).

У двигателя Maserati самая большая в тройке мощность – 350 л. с. при 5750 об/мин. Его V6 обладает бодрым характером, отзывчива и очень быстро набирает обороты. При этом она эластичная, так как внушительные 500 Н·м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 4500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6 с, а максимальная скорость составляет 251 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень быстро. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя, который становится громче при открытии перепускного клапана. Правда, «аппетит» у Levante побольше, чем у соперников – 14,8 л/100 км в городе и 8,3 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать 430-сильную версию этого мотора или 3,0-литровый турбодизель на 275 л. с.

Porsche Cayenne Coupe поколения получил турбированный V6 мощностью 340 л. с. Он быстро раскручивается до максимальных 6600 об/мин, однако при этом максимальный крутящий момент в 450 Н·м достигается в широком диапазоне 1340-5300 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия



Центральная панель BMW повернута к водителю



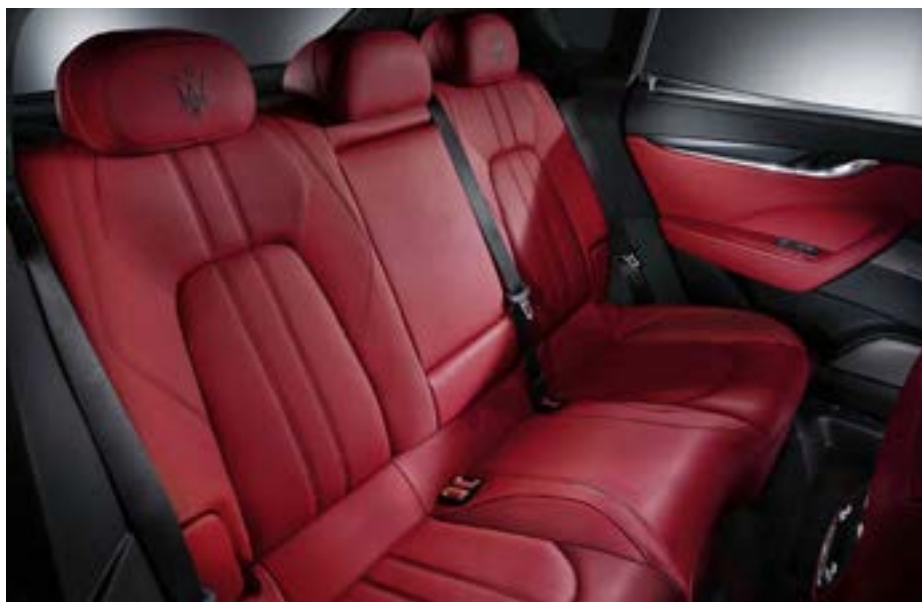
На центральной панели Maserati установлен циферблат часов



Спидометр на приборной панели Porsche с боков окружен двумя дисплеями



На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой



В Levante места над головой также не очень много



В Cayenne больше всего места для ног

работает быстро, но при этом плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 6 с, а максимальная скорость вседорожника – 243 км/ч. При этом благодаря «умеренной» гибридной установке расход топлива небольшой: 11,7 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – в загородном. Также в Украине можно выбрать бензиновые двигатели объемом 2,9 л (440 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.).

BMW X6 демонстрирует очень неплохую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,7 м у Maserati и 12,1 м – у Porsche.

Levante по поведению больше напоминает «горячий» хетчбэк. Низкий центр тяжести и практически равное распределение веса по осям сделали его очень послушным. Руль точный и информативный благодаря гидроусилителю и автомобиль сразу реагирует на малейшее его движение. Поворачиваемость близка к нейтральной, а траекторию легко подправить, «играя» педалью акселератора. В режиме Sport система стабилизации вмешивается позже и допускает легкий занос задней оси. Levante на удивление мало кренится в поворотах благодаря адаптивным амортизаторам, но нужно учитывать, что подвеска немного жестковата, даже несмотря на наличие пневмоэлементов. Кстати, клиренс можно изменять в пределах 187-247 мм.

Пожалуй, интереснее всего настроена ходовая у Porsche Cayenne Coupe, ведь управляемость у него получше, чем у многих легковых моделей. Его рулевое управление привлекает своими точностью и информативностью, а выражи автомобиль проходит заметно быстрее соперников и с гораздо меньшими кренами кузова. Маневренность улучшена благодаря управляемым задним колесам. Система полного привода имеет легкий заднеприводный уклон, а технология векторизации тяги уменьшает недостаточную поворачиваемость. На больших скоростях Cayenne демонстрирует отличную курсовую устойчивость.

BMW X6 XDrive 40i самый доступный из трех моделей – 1 805 000 гривен, еще одно его преимущество – экономичность. Maserati Levante 3,0 стоит 1 971 000 гривен и привлекает богатым оснащением. Porsche Cayenne Coupe самый дорогой – 2 443 000 гривен, а его козырь – вместительный багажник.



Объем багажника BMW – 580 л

У Maserati также в распоряжении 580 л

Самый вместительный багажник
у Porsche – 625 л

Технические характеристики

Модель	BMW X6	Maserati Levante	Porsche Cayenne Coupe
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2100	2095	2030
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1702	5004/1968/1679	4931/1983/1696
Колесная база, мм	2933	3004	2895
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	1624/1676	1680/1673
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	187-247	210
Объем багажника мин/макс, л	580/1525	580/1614	625/1540
Диаметр разворота, м	10,9	11,7	12,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2979	2979	2995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5800	350 при 5750	340 при 5300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1200-5000	550 при 1750-4500	450 при 1350-5300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/80	Аи-98/75
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	ABS, EBD, ESP, ASR, HDC	ABS, EBD, PSM, HDC
Размер шин	255/50 R19	265/50 ZR19	275/45 ZR20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,4	6,0	6,0
Максимальная скорость, км/ч	240	251	243
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,4	14,8	11,7
загородный цикл	7,0	8,3	8,0
смешанный цикл	8,6	10,7	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	1 805 000	1 971 000	2 443 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Dodge Cha

мощный американец



hllenger



Dodge Challenger 1970 года

Кабриолет Dodge Challenger RT
с двигателем 440 Six Pack



Салон Dodge Challenger

Для американской автомобильной промышленности самым знаковым является период с конца 50-х по начало 70-х годов. Именно в это время появилось больше всего культовых моделей. Среди них выделяются недорогие купе и кабриолеты с большими и мощными V8 под капотом. Одним из таких автомобилей является Dodge Challenger, празднующий в этом году свой полувековой юбилей.

Dodge Challenger является представителем pony cars («автомобили-пони») – относительно небольших спортивных автомобилей. Основателем этого сегмента стал Ford Mustang 1964 года. В Dodge долгое время не было конкурента Mustang, но помогли коллеги из Plymouth (еще одного подразделения концерна Chrysler) – предоставили платформу модели Barracuda. Для Challenger ее немного увеличили, поэтому длина выросла до 4790 мм. При этом автомобиль получился невероятно широким (1930 мм) и низким (1290 мм).

Dodge Challenger RT 426 Hemi 1970 года



Презентация Dodge Challenger состоялась осенью 1969 года. Стилист Карл Кэмерон разработал стремительный дизайн автомобиля. Купе и кабриолет привлекали длинным капотом, сдвинутым назад салоном и высокой оконной линией. Выделялись выразительные воздухозаборники на капоте и выштамповки на боковинах. Усиливали впечатление необычайно яркие цвета кузова с оригинальными названиями: «сумасшедшая слива», «банан», «манго».

На выбор предлагали два варианта оформления салона: роскошная версия SE была декорирована кожей внутри, а в варианте R/T были предусмотрены спортивное рулевое колесо и приборная панель с тахометром. Интересно, что рукоятка рычага коробки переключения передач по форме напоминала пистолетную. Установили и кресла с интегрированными подголовниками. Перечень опций включал кондиционер, автоматическую трансмиссию и гидроусилитель руля. Базовая версия стоила 2850 долларов,



Легендарный V8 Hemi мощностью 425 л. с.



Гоночный Challenger из чемпионата Trans-Am



Dodge Challenger TA – серийная версия гоночного автомобиля



Dodge Challenger с кузовом от Frua

то есть 20 тыс. долларов по современному курсу.

Палитра двигателей Dodge Challenger оказалась весьма широкой. Базовая версия получила 3,7-литровую рядную «шестерку» мощностью 145 л. с. Также были доступны V8 объемом 5,2 л (230 л. с.), 5,6 л (275 л. с.), 6,3 л (335 л. с.) и 7,2 л (375 л. с.). Особняком стоял вариант Challenger R/T Hemi, оснащенный 7,0-литровой «восьмеркой» с полусферическими камерами сгорания. Она развивала 425 л. с. и обладала внушительным максимальным крутящим моментом в 675 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимал 5,5 с, а максимальная скорость составила 235 км/ч. Традиционный заезд на 402 м (мили) осуществлялся за 13,5 с. Такая версия оснащалась передними дисковыми тормозами и дифференциалом повышенного трения.

Но V8 Hemi был предназначен, прежде



Dodge Challenger 1971 года

**Всего в 1971 году выпущено лишь
356 Dodge Challenger Hemi**



**Dodge Challenger 1972 года
потерял в мощности**



Dodge Challenger 1974 года



всего, для гонок и не слишком хорошо подходил для повседневного использования. Да и стоила эта опция прилично – почти 800 долларов. Поэтому добавили более доступную альтернативу: 7,2-литровый V8 в версии 440 Six Pack (с тремя двухкамерными карбюраторами) развивал 390 л. с. и позволял разогнаться до 100 км/ч за 5,9 с,

но доплата за него составляла всего 250 долларов. К тому же, этот мотор был более эластичным и лучше чувствовал себя в городских условиях.

Еще одной интересной модификацией стал Challenger T/A. По сути, это был вариант гоночного автомобиля. Для допуска к соревнованиям Trans-Am нужно было выпустить

серию дорожных машин. Их облегчили на 50 кг, установили стеклопластиковый капот с воздухозаборником и задний спойлер. Благодаря технологии Six Pack мощность 5,6-литровой «восьмерки» была официально увеличена до 290 л. с., хотя реально составила около 320-350 л. с. По динамике Challenger T/A не слишком уступал версии

**Dodge Challenger 1978 года -
копия Mitsubishi Galant**





Возрожденный Dodge Challenger 2008 года

с Hemi – 5,8 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. А вот управлялся он гораздо лучше благодаря меньшему весу, перенастроенной подвеске и улучшенным тормозам.

Dodge Challenger неплохо продавался: за год удалось выпустить почти 77 тыс. купе и кабриолетов. Конечно, большую часть из них составляли доступные версии. Challenger T/A собрали 2400, а Hemi и вовсе стал эксклюзивом – 356 единиц, из которых всего 9 кабриолетов. А одно купе получило эксклюзивный кузов от итальянского ателье Frua.

Однако в следующем году уровень продаж упал почти втрое – до 27 тыс. машин. Причиной стали ужесточенные экологические нормы и возросшая стоимость страховки на версии большой мощности. К тому же, Challenger T/A был снят с производства, а 6,3-литровый мотор дефорсирован до 300 л. с. Только 71 автомобиль получил V8 Hemi.

Год спустя перечень двигателей был еще сокращен в угоду экологии. Ушли в прошлое все V8 объемом свыше 6 л, а флагманским

стал 5,6-литровый 240-сильный мотор, с которым разгон до 100 км/ч занимал около 8,5 с. Новые стандарты безопасности заставили отказаться от кабриолета. Несколько обновили переднюю часть и салон, хотя это не спасло от падения спроса.

Окончательно «добил» Dodge Challenger топливный кризис. Прожорливые V8 стали очень непопулярными и в 1974 году было решено снять модель с производства.

Впрочем, через четыре года концерн Chrysler вернул Challenger. Правда, новичок



Dodge Challenger SRT Hellcat 2015 года



Сверхмощный Dodge Challenger Demon стартует до 100 км/ч за 2,3 с

не имел ничего общего со своим предшественником, кроме названия. Это был японский Mitsubishi Galant Lambda, который решили продавать в США под маркой Dodge. Его 2,6-литровая «четверка» была экономичной, но не обеспечивала надлежащие динамические характеристики. Естественно, такой Challenger пользовался очень малым спросом.

Тем не менее, интерес к Dodge Challenger оказался очень высокий, а классические модели 1970-1971 годов постепенно стали

очень цениться коллекционерами. Стоимость версий с Hemi легко превышает полмиллиона долларов. Challenger стал культовым.

Неудивительно, что в начале XXI века Chrysler предпринял еще одну попытку возродить знаменитую модель. На этот раз получилось гораздо лучше. Dodge Challenger 2008 года с виду ну очень напоминает легендарного предка, а под капотом прячется современный V8 Hemi.

Поначалу 6,1-литровая версия SRT развивала 425 л. с., затем появился 6,4-литро-

вый 470-сильный вариант. Особого упоминания заслуживают сверхмощные компрессорные купе – 707-сильный Dodge Challenger Hellcat и Challenger Demon на 840 л. с. Последний стартует до 100 км/ч всего за 2,3 с и развивает 270 км/ч. При этом модель остается доступной: цены стартуют с 28 тыс. долларов и даже сверхскоростной Demon оценили в 86 тыс. История Dodge Challenger продолжается и вскоре мы увидим очередное его поколение.



Современная модель очень напоминает легендарного предка

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л

Ж Е Н Щ И Н

№10 | октябрь | 2019 |

*Бархатный
сезон*

*Бьюти-
процедуры
осени*

*Красивый
бизнес
спасает
мир*

*Марафон
событий*

Злата Головий



4 620 061 930 012 10

LA BELLE VIE

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