

Тест-Драйв

НОЯБРЬ 2019



Aston Martin DBS GT Zagato • Nissan IMk • Peugeot Boxer 4x4 • Toyota LQ • Audi RS4 Avant • Chevrolet Corvette C8 Stingray Convertible • BMW 2 Series Gran Coupe • Ford S-Max • Honda CR-V • BMW X5 M • X6 M • Toyota Yaris • Volkswagen Atlas Cross Sport • Volkswagen Golf • Audi A6 Allroad Quattro • Hyundai Venue • Volkswagen Passat • Lincoln Corsair • Audi RS7 Sportback • BMW 8 Series Gran Coupe • Ferrari F8 Tributo • Citroen C3 • Kia Rio • Skoda Fabia • Pontiac GTO

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 В ТОКИО 2019:

будущее открывается сейчас



10

Концепт-кар

NISSAN IMK:

городской автомобиль будущего



14

Концепт-кар

PEUGEOT BOXER 4X4:

для активного отдыха



18

Концепт-кар

TOYOTA LQ:

предвестник будущего электромобиля



22

Премьера

AUDI RS4 AVANT:

освежение



26

Премьера

CHEVROLET CORVETTE C8 STINGRAY

CONVERTIBLE: смена образа



30

Премьера

BMW 2 SERIES GRAN COUPE:

пополнение в линейке



34

Премьера

FORD S-MAX:

обновление



38

Премьера

HONDA CR-V:

модернизация



42

Премьера

ASTON MARTIN DBS GT ZAGATO:

лимитированный эксклюзив к юбилею



48

Премьера

BMW X5 M И X6 M:

смена поколений



54

Премьера

TOYOTA YARIS:

четвертая глава



60

Премьера

VOLKSWAGEN ATLAS CROSS SPORT:

первенец в популярном формате



64

Премьера
VOLKSWAGEN GOLF:
дубль восемь



70

Дебютант
AUDI A6 ALLROAD QUATTRO:
универсал, который не боится



76

Дебютант
HYUNDAI VENUE:
в молодежном формате



84

Дебютант
VOLKSWAGEN PASSAT:
консервативный подход



92

Дебютант
LINCOLN CORSAIR:
современные технологии в классической обертке



98

Дебютант
AUDI RS7 SPORTBACK:
стильный, быстрый и практичный



106

Дебютант
BMW 8 SERIES GRAN COUPE:
смена имени, но не образа



114

Дебютант
FERRARI F8 TRIBUTO:
улучшение по всем фронтам



120

Сравнительный тест-драйв
CITROEN C3, KIA RIO И SKODA FABIA:
многоликий В-класс



128

Страницы истории
PONTIAC GTO:
яркий представитель эпохи

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 в Токио 2019: будущее открывается сейчас



OPEN FUTURE
TOKYO MOTOR SHOW 2019

10月24日(木) - 11月4日(月・祝)

東京ビッグサイト - お台場周辺エリア

Токийский автосалон – старейший в Азии, ведь проводят его с 1954 года. Однако в мировых масштабах выставка относительно молодая и, пожалуй, наиболее футуристичная. Именно здесь представляют самые инновационные и самые передовые автомобили.

Особенно отчетливо эта тенденция просматривается в последние годы. Как правило, на автошоу в Токио бал правят концепт-ка-

ры, причем большинство из них – ну очень нестандартные. К слову, нынешний автосалон проходит с 23 октября по 4 ноября под девизом «Открой будущее».

Как правило, на выставке господствуют местные японские автопроизводители и Токийский автосалон 2019 года не стал исключением. Часть концептуальных авто предвещают будущие серийные модели, но большинство из них выглядит очень уж при-

чудливо. Благодаря им автошоу получилось очень ярким и самобытным.

Конечно, нетрудно догадаться, что и среди серийных новинок, и среди концепт-каров в Токио преобладают популярные сейчас электромобили и гибриды. Также следует отметить обилие компактных городских моделей, ведь в Японии они пользуются повышенным спросом.

Daihatsu

Daihatsu привезли на автосалон возрожденный Rocky. Это по-прежнему компактный вседорожник, хотя уже не рамный. Автомобиль достигает 3995 мм в длину при колесной базе в 2525 мм и весит всего 980 кг. У него весьма мускулистый дизайн с короткими свесами кузова и раздутыми колесными арками. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными фарами. В салоне предусмотрена цифровая комбинация приборов, а повернутая к водителю центральная панель увенчана большим сенсорным дисплеем. На первых порах новый Daihatsu Rocky будет комплектоваться только 1,0-литровым 98-сильным турбомотором и вариатором, но позже добавят гибридную силовую установку мощностью 115 л. с.

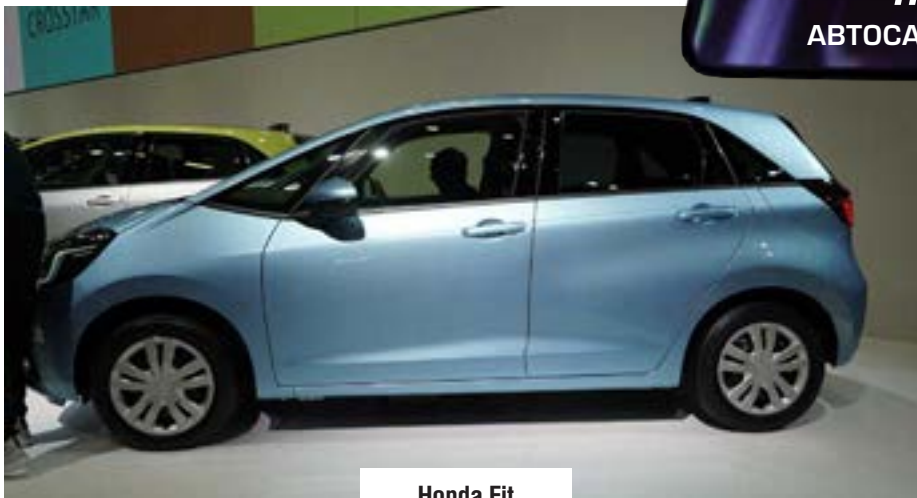


Daihatsu Rocky



Honda

На автошоу дебютировал новый Honda Fit (у нас модель известна как Jazz). Хэтчбэк четвертого поколения выглядит знакомо и сохранил однообъемный силуэт с большим углом наклона передних стоек крыши. Оптика теперь может быть полностью светодиодной. Кроме того, предложили версию повышенной проходимости Crosstar с увеличенным дорожным просветом и защитным пластиковым обвесом. В салоне установлены цифровая панель приборов и большой сенсорный дисплей. Сохранены и фирменные задние сиденья Magic Seats с поднимающимися вертикально подушками. У всех Fit/Jazz теперь есть система автоматического торможения, а за доплату теперь доступен Wi-Fi. Также отныне модель будет комплектоваться исключительно гибридной силовой установкой с двумя электромоторами, но ее характеристики пока не разглашают.



Honda Fit



Lexus

Концептуальное купе Lexus LF-30 позиционируют, как прототип автомобиля 2030 года. Это крупное купе длиной 5090 мм, шириной 1995 мм и высотой 1600 мм. У него яркий дизайн с оригинальной агрессивной передней частью и огромными поднимающимися вверх дверями. Внутри установлены сразу четыре дисплея, а руль по форме напоминает авиационный штурвал. Примечательно, что кресла водителя и пассажиров декорированы алькантарой разного цвета. На каждое колесо Lexus LF-30 приходится по электромотору, а суммарно они развивают 536 л. с. и 700 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Аккумуляторная батарея на 110 кВт·ч обеспечивает запас хода в 500 км и снабжена функцией беспроводной зарядки.



Lexus LF-30



Mazda

В Токио дебютировала Mazda MX-30 – первый электромобиль японской марки. Это компактный вседорожник с атлетичным дизайном. Автомобиль привлекает длинным капотом и аркообразной линией крыши, но самая оригинальная его черта – небольшие задние двери, открывающиеся против движения (как у Mazda RX-8). В салоне панелью приборов служит дисплей, также обращает на себя внимание оригинальная ступенчатая центральная консоль с высоко расположенным селектором трансмиссии. Mazda MX-30 оснащена 143-сильным электромотором мощностью 143 л. с. и литий-ионной аккумуляторной батареей емкостью 35,5 кВт·ч. Его запас хода составляет 210 км. Позже возможно появление версии с бензиновым мотор-генератором. Разработчики обещают увлекательную управляемость автомобиля. Продажи Mazda MX-30 стартуют в 2020 году по цене от 34 тыс. евро.



Mazda MX-30



Mitsubishi Super Height K-Wagon



Mitsubishi

На стенде Mitsubishi выставили пару концепт-каров. Super Height K-Wagon – очень компактный городской автомобиль класса Kei car (такие машины популярны в японских городах). Мини-вэн выделяется нестандартным дизайном с передней частью в духе Mitsubishi ASX Eclipse Cross. У него очень небольшие свесы кузова и малые углы наклона стоек крыши. Задние двери выполнены сдвижными. В салоне к центральной панели крепится большой сенсорный дисплей,

а часть кнопок выполнены сенсорными. Новый Mitsubishi Super Height K-Wagon получил системы автоматического замедления и полуавтономного движения. Мини-вэн укомплектован 0,6-литровым бензиновым турбомотором на 64 л. с. и вариатором.

Двухместный вседорожник Mi-Tech подсказывает, как может выглядеть новый Mitsubishi Pajero. Он отличается весьма брутальным дизайном с выраженными колесными арками, высоким капотом и огромной решеткой радиатора. У автомобиля отсутствуют не только крыша, но и двери, а

за сиденьями размещены обтекатели, прячущие дуги безопасности. В салоне обращают на себя внимание небольшой экран цифровой панель приборов и огромный проекционный дисплей практически на все лобовое стекло с функцией дополненной реальности. Вседорожник Mitsubishi Mi-Tech оснащен нестандартной силовой установкой: на каждой оси установлено по электромотору, а питает их электричеством газовая турбина, способная работать на дизельном топливе, спирте и даже керосине.



Mitsubishi Mi-Tech



Mitsubishi Mi-Tech



Nissan Ariya

Nissan

Электромобиль Nissan Ariya уже нарекли вседорожным собратом Leaf. Автомобиль длиной 4600 мм, шириной 1920 мм и высотой 1630 мм отличается стремительным дизайном с покато́й крышей, как у купе, и высокой оконной линией. В духе современных Nissan фальшрадиаторная решетка выполнена V-образной. Светодиодная не только оптика, но и подсветка логотипа марки. Внутри цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. Часть кнопок в салоне также являются сенсорными. Nissan Ariya получил систему полуавтономного вождения ProPilot II. Пока официальные характеристики Nissan Ariya не оглашены. По неподтвержденным данным, электромобиль получит два мотора общей мощностью 300 л. с. Он сможет разогнаться до 100 км/ч за 5 с и проехать около 480 км без подзарядки. Продажи Nissan Ariya начнутся осенью 2020 года.



Subaru

На Токийском автосалоне презентовали новый Subaru Levorg второго поколения, но пока в предсерийном исполнении. Как и предшественник, новая модель доступна исключительно в кузове универсал. Внешний вид Levorg стал выразительнее – с более покато́й линией крыши и расширенными «плечами» задних крыльев. Передняя часть выполнена в новом стиле Subaru: решетка радиатора увеличена в размерах, а раскосые фары теперь светодиодные. Базовую комплектацию расширили системы автоматического торможения и контроля разметки. Кроме того, именно на Levorg дебютировал оппозитный бензиновый турбомотор нового поколения объемом 1,8 л. В различных исполнениях по мощности его будут устанавливать на разные модели Subaru, в том числе и на спортивный седан WRX STI. Серийный Subaru Levorg появится в первой половине 2020 года.



Subaru Levorg





Suzuki Every Combi

Suzuki

Мини-вэн Suzuki Every превратили в автомобиль для молодых мам. Компактный 3,4-метровый Every Combi являет собой передвижную комнату матери и ребенка. Его внутреннее убранство напоминает детскую комнату, внутри также предусмотрены пеленальные столики, место для кормления

ребенка и даже крепление для коляски. Есть также специальные ниши для хранения средств гигиены. Кроме того, сзади может раскрываться специальный тент, спасающий от солнца или дождя при выезде на природу. Под капотом Suzuki Every Combi – 0,66-литровый 64-сильный бензиновый турбомотор.

Suzuki Waku Spo развивает концепцию

автомобиля-трансформера. Нажатием кнопки водитель может изменить его дизайн. В считанные секунды универсал превращается в купе, меняется оформление его передней части и стиль панели приборов. Двухместный Suzuki Waku Spo выполнен в ретро-стиле, но при этом оснащен современной заряжаемой гибридной установкой.



Suzuki-Waku-Spo

Toyota

Одной из важнейших новинок автошоу в Токио стала новая Toyota Yaris. Четвертое поколение хэтчбека по длине сопоставимо с предшественником (3940 мм), но его колесная база увеличена на 50 мм – до 2560 мм. Кроме того, автомобиль облегчен на 50 кг. Yaris стал более мускулистым – с раздутыми колесными арками и рельефной пятой дверью. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В салоне показания приборов выведены на три экрана и проецируются на лобовое стекло. Появился и 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Базовое оснащение дополнили адаптивный круиз-контроль и система автоматического торможения, а среди опций теперь есть беспроводная зарядка для смартфонов и подогрев руля. На выбор доступны бензиновые двигатели объемом 1,0 л (72 л. с.) и 1,5 л (100 л. с.), а также 115-сильная гибридная установка. К слову, гибрид Toyota Yaris может быть и полноприводным. Цена хэтчбека – от 14 тыс. евро.



Toyota Yaris





Toyota E-Race



Toyota LQ



Toyota Mirai



Дебютировал и водородный седан Toyota Mirai второго поколения. Автомобиль преобразился и стал элегантнее на вид – с плавными обводами кузова, аркообразной крышей и изогнутыми светодиодными фарами. Также он подрос до 4975 мм в длину при колесной базе в 2920 мм. В салоне появились улучшенная цифровая панель приборов и большой 12,3-дюймовый сен-

сорный дисплей мультимедийной системы. Поскольку в Токио показали предсерийный седан, то его характеристики не разглашают. Известно только, что силовая установка станет мощнее, а доработанные топливные ячейки и увеличенный бак с водородом позволят нарастить запас хода на 30% (до примерно 900 км).

Toyota готовит целую новую линейку

электромобилей, а предваряет ее концепт-кар LQ. Хэтчбэк достигает 4530 мм в длину при колесной базе в 2700 мм и весит 1680 кг. Он отличается однообъемным профилем и большой площадью остекления. Светодиодные фары способны проецировать различные изображения и сообщения на асфальте. Детали салона созданы с помощью 3D-печати. Приборная панелью служит дисплей, а система проецирования данных на лобовое стекло снабжена функцией дополненной реальности. Система искусственного интеллекта способна распознавать настроение водителя и подбирать оптимальную музыку, подходящую подсветку или программу массажа сиденья. Toyota LQ оснащен системой полуавтоматического движения и способен проехать 300 км без подзарядки.

Toyota E-Racer – прототип компактного гоночного электрокара. Легкий двухместный кабриолет с открытыми колесами создан для трека и напоминает гоночные болиды. Его руль похож на штурвал, а панель приборов отсутствует – вся информация выводится на специальные очки водителя. Интересно, что есть и автопилот – чтобы отдохнуть по дороге домой с автодрома.



Toyota Mirai

Nissan IMk



город



ской автомобиль будущего



Постоянный рост больших городов и увеличение трафика в них порождает спрос на компактные автомобили. Они маневренные, экономичные и не занимают много места на парковке. Особенно в этом преуспели японцы: у них есть целый класс так называемых «кей-каров» - миниатюрных авто для города. Свое видение городской модели будущего продемонстрировали в Nissan – представили концепт-кар IMk.

Nissan IMk достигает 3434 мм в длину, 1512 мм в ширину и 1644 мм в высоту. У него характерный для кей-каров дизайн с небольшими свесами кузова, высоким коротким капотом и малыми углами наклона стоек крыши. Автомобиль представляет новую версию фирменной V-образной решетки

радиатора Nissan. Оптика, конечно же, полностью светодиодная. Узоры в виде линий в переднем бампере и на крыше выполнены в старинной японской стилистике. Пятая дверь прикрыта спойлером, а фонари растянута на всю ширину кузова.

В отделке салона преобладает сукно. Здесь также просматриваются традиционные японские мотивы – например, деревянные вставки в дверях позаимствованы из архитектуры. Показания приборов и карта навигационной системы выводятся на призматический прозрачный дисплей. Большинство клавиш – сенсорные. Как спереди, так и сзади установлены мягкие диваны.

Особенность Nissan IMk – инновационный искусственный интеллект. При подключении смартфона к мультимедийной системе он

автоматически загружает сохраненные настройки аудиосистемы, климат-контроля и спутниковой навигации. Также он может советовать водителю оптимальный маршрут, в зависимости от времени суток и уровня заторов. Кроме того, предусмотрены системы полуавтономного движения и автоматической парковки (водитель даже может покинуть автомобиль и тот сам займет паркоместо).

Новый Nissan IMk является электромобилем, но его характеристики не раскрывают. Известно, впрочем, что хэтчбек может выполнять роль генератора и питать дом электричеством, если, например, отключили электроэнергию.





Peugeot



Boxer 4x4

для активного
отдыха





Вполне возможно, что вскоре линейку Peugeot Boxer расширит оригинальная версия для любителей путешествовать. По крайней мере, именно на это намекает концепт-кар Peugeot Boxer 4x4, представленный на шоу кемперов в Ле Бурже.

В основе концепт-кара лежит длинноразмерный шестиметровый вариант микроавтобуса. Его клиренс увеличен на 30 мм спереди и на 50 мм сзади, также заметны пластиковый обвес, защита днища и новая решетка радиатора. На крыше появились дополнительные светодиодные фары и багажник, кото-

рого достаточно, чтобы разместить каноэ. Сзади же на креплении подвешен электрический велосипед Peugeot eM02 FS Powertube. Улучшить проходимость призваны шины BF Goodrich с глубоким протектором.

В салоне использованы особые материалы отделки. Сиденья обшиты новой тканью





и алькантарой, также предусмотрены вставки из дерева. А пол полностью покрыт материалом, полученным путем вторичной переработки. Оснащение включает 9,0-дюймовый сенсорный дисплей для навигационной системы и камер кругового обзора.

Внутри предусмотрено все необходимое

для долгосрочной вылазки на природу. Есть спальные места, небольшая ванная, кухня с плитой и откидной стол. Также в салоне достаточно различных шкафов и ниш для всевозможной утвари.

Под капотом Peugeot Boxer 4x4 прячется 2,0-литровый турбодизель, развивающий

165 л. с. и обладающий 370 Н·м крутящего момента. В паре с ним работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач, есть и подключаемый полный привод. Подвеску сделали более длинноходой для комфортабельной езды по бездорожью.



Toyota



предвестник

LQ



к будущего электромобиля



В модельном ряду Toyota немало гибридов, однако электромобили японцы пока не спешат выпускать. Однако в скором будущем появится целое «семейство» электрических моделей, а предваряет его концепт-кар Toyota LQ.

Новая Toyota LQ достигает 4530 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1480 мм в высоту при колесной базе в 2700 мм. Масса равна 1680 кг. Автомобиль развивает концепцию, дебютировавшую два года назад на Toyota Concept-i. У автомобиля однообъемный профиль и большая площадь остекления. Его светодиодные фары способны,

среди прочего, проецировать различные изображения на асфальте – таким образом можно подать сигнал пешеходам или водителям других авто. Оригинально выглядят фонари с сотовой структурой.

Четырехместный салон выглядит весьма футуристично, а ряд его деталей создали с помощью 3D-печати. Показания приборов выведены на OLED-дисплей, а система проецирования данных на лобовое стекло снабжена функцией дополненной реальности. Также предусмотрен искусственный интеллект, способный распознавать настроение водителя и подбирать оптимальную

музыку, подходящую подсветку или программу массажа сиденья. Например, он может взбодрить человека или, наоборот, расслабить.

Также Toyota LQ оснащена парковочным автопилотом (причем автомобиль может сам выбрать паркоместо) и системой полуавтономного движения. Большинство характеристик автомобиля не разглашают, но известно, что электромобиль Toyota может проехать около 300 км без подзарядки. Что касается серийной модели, то ее следует ожидать уже в 2020 году, хотя она не будет столь экстравагантной.





Audi RS4 A

освежение



Avant





С 1999 года в линейке Audi A4 присутствует заряженный вариант RS4. Сейчас в производстве уже четвертое его поколение, причем пока только с кузовом универсал. Поскольку недавно обновили все «семейство» A4, то теперь пришла очередь для модернизации флагманской версии.

Как и собратья, новый Audi RS4 Avant получил свежую решетку радиатора, измененные светодиодные фары и другие фонари. Однако универсал Audi отличается от стандартной модели. У него расширены крылья, добавлены воздухозаборники в переднем бампере и аэродинамический обвес. Также увеличен спойлер на крыше, а из заднего бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы. Стандартными

являются 19-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне Audi RS4 по-прежнему преобладают горизонтальные линии. В отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, а за доплату предложены карбоновые вставки. На педалях и порогах установлены металлические накладки. Обязательной является и цифровая панель приборов. Главное новшество внутри – 10,1-дюймовый экран мультимедийной системы MMI с улучшенным меню. Спереди предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Перечень опций пополнил адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок.

Под капотом прячется все тот же 2,9-литровый V6 с двойным турбонаддувом.

Двигатель развивает 450 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 600 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч.

Конечно же, универсал Audi RS4 получил постоянный полный привод с активным задним дифференциалом. У него более жесткая подвеска с адаптивными амортизаторами и увеличенные тормоза. К тому же, за доплату впервые предложены карбоново-керамические тормозные диски.

Обновленный Audi RS4 Avant уже доступен в Европе. Купить универсал Audi можно по цене от 81 400 евро.





Chevrolet Stingray Co

смена образа



Corvette C8 convertible





Новый Chevrolet Corvette C8 Stingray – действительно революционная модель. Впервые с 1953 года автомобиль стал среднемоторным. Теперь к купе присоединился кабриолет и он также удивил нововведением.

Впервые в истории у Corvette жесткая крыша с электроприводом. Она складывается за 16 с на скорости до 48 км/ч. Два обтекателя за сиденьями прячут дуги безопасности, спасающие при переворачивании. Между ними расположено небольшое подвижное стекло, которое может выполнять роль экрана, защищающего от ветра. Масса выросла всего на 36 кг по сравнению с купе – до 1563 кг.

В остальном кабриолет Chevrolet Corvette внешне мало чем отличается от купе. У него характерный профиль со сдвинутым назад салоном и воздухозаборниками в боковинах.

Во внешнем виде по-прежнему преобладают грани. Стреловидные светодиодные фары и продолговатые фонари выполнены в стиле предыдущего Corvette. Разве что от прозрачной крышки капота, как у купе, отказались.

Салон Chevrolet Corvette декорирован кожей и карбоном. У автомобиля 12-дюймовая цифровая панель приборов, а сенсорный дисплей мультимедийной системы повернут к водителю. По центру салона проходит высокий тоннель. Рычаг трансмиссии на нем отсутствует – его заменили набором кнопок.

Кресла получили электропривод с памятью настроек и подогрев в базовой версии, обогревается и руль. У автомобиля два багажника (спереди и сзади) общим объемом 357 л. Оснащение также включает беспроводную зарядку для смартфонов и

аудиосистему Bose с 10 динамиками.

Атмосферный 6,2-литровый V8 развивает 495 л. с., а его пиковый крутящий момент составляет 637 Н·м. С 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а максимальная скорость превышает 300 км/ч.

Chevrolet Corvette C8 Stingray Convertible получил электронный задний дифференциал, а в списке опций есть адаптивные амортизаторы. Также можно выбрать спортивный пакет Z51, включающий более жесткую подвеску и тормозные диски Brembo.

Новый Chevrolet Corvette C8 Stingray Convertible начнут продавать с 2020 года. Известно, что кабриолет несколько дороже купе – от 67 500 долларов. Позже появятся и более мощные версии.





BMW 2 Series

пополнение в линейке



s Gran Coupe





В BMW расширяют линейку спортивных седанов Gran Coupe. Ранее появился новый 8 Series Gran Coupe, вскоре состоится смена поколений у 4 Series Gran Coupe, а теперь у них появился младший брат – новый BMW 2 Series Gran Coupe.

Автомобиль использует переднеприводную платформу хэтчбека BMW 1 Series. Он достигает 4526 мм в длину, 1800 мм в ширину и 1420 мм в высоту при колесной базе в 2670 мм. В анфас новичок схож с 1 Series: у него большая разделенная решетка радиатора и раскосые светодиодные фары. Как и у всех моделей «семейства» Gran Coupe, у седана поката купеобразная крыша и высокая оконная линия. Задняя часть приподнята, а в крышку багажника интегрирован

спойлер. Изогнутые фонари визуально расширяют автомобиль.

В салоне преобладают традиционные для BMW горизонтальные линии, а центральная панель повернута к водителю. Автомобиль получил цифровую панель приборов и 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Данные проецируются и на лобовое стекло. Объем багажника равен 430 л.

Стандартное оснащение BMW 2 Series Gran Coupe включает систему автоматического торможения и камеру заднего вида, а за доплату предложены парковочный автопилот, система доступа в салон со смартфона, технология полуавтономного движения.

Поначалу на выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (231 и 306 л. с.), а также 2,0-литровый 190-сильный турбодизель. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с и развивает 250 км/ч.

Для разных версий предлагают 6-ступенчатую механическую трансмиссию, 8-ступенчатый «автомат» или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Флагманский 306-сильный вариант является полноприводным. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы.

Новый BMW 2 Series Gran Coupe презентуют на автошоу в Лос-Аджелесе, а в продажу он поступит с марта. Стоимость седана в Европе стартует с 31 900 евро.





Ford S-

обновление



Max





Мини-вэн Ford S-Max появился в 2006 году, как более эмоциональна альтернатива модели Galaxy. С 2015 года в производстве его второе поколение, а теперь пришло время для его планового обновления.

Новый Ford S-Max сразу узнается по увеличенной решетке радиатора. К слову, в самой новой флагманской версии Vignale она отличается дизайном. Также у мини-вэна изменены фары и передний бампер, обращают на себя внимание и новые фонари. Кроме того, теперь для автомобиля предложены легкосплавные диски диаметром

до 19 дюймов.

В салоне изменения не столь заметны. Так, Ford S-Max получил новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей и улучшенную мультимедийную систему SYNC 3 с голосовым управлением. В версиях с автоматической трансмиссией вместо рычага теперь установлен круглый селектор. Также установлены более комфортабельные передние сиденья. В версии Vignale они оснащены электроприводом, вентиляцией и функцией массажа, а также обшиты дорогой кожей. Базовое оснащение теперь включает систему автома-

тического торможения, а среди опций появились Wi-Fi и адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок.

Бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (240 л. с.) остались неизменными, а вот 2,0-литровые турбодизели стали мощнее и теперь развивают 150, 190 и 240 л. с. Новшеством стала 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а в качестве опции доступен полный привод.

Новый Ford S-Max уже поступил в продажу в Европе. Стоимость мини-вэна не изменилась и составляет от 31 тыс. евро.





Honda CR



-V: ■ модернизация





Honda CR-V появился в 1995 году и стоял у истока сегмента компактных вседорожников и является одной из самых массовых моделей в этом классе. С 2016 года в производстве пятое поколение модели и теперь оно прошло плановую модернизацию.

Новый Honda CR-V сохраняет характерный профиль с изогнутой линией крыши. Изменения в дизайне не очень значительны, но заметны. У вседорожника новая решетка радиатора и измененные раскосые фары. Оптика, кстати, теперь светодиодная уже в базовой версии. Передний бампер стал

менее выпуклым, и украшен изогнутым серебристым молдингом. Предложены свежие легкосплавные диски диаметром 18 и 19 дюймов. Сзади обращают на себя внимание тонированные фонари и новые наконечники выхлопных труб.

В салоне изменений меньше. У всех Honda CR-V теперь показания приборов выведены на три дисплея. У гибридной версии вместо рычага трансмиссии отныне установлен набор кнопок. Также на центральном тоннеле появилась беспроводная зарядка для смартфона. Базовое оснащение также пополнили адаптивный круиз-контроль, си-

стемы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Отныне в линейке нет 2,4-литрового атмосферного двигателя, а доступен только 1,5-литровый 190-сильный турбомотор. Альтернативна – гибридная силовая установка, состоящая из 2,0-литровой бензиновой «четверки» и двух электромоторов. Суммарная ее мощность увеличена до 212 л. с.

Новый Honda CR-V сначала поступит в продажу в США – там он будет доступен с октября. Стоимость вседорожника составит от 25 тыс. долларов.





Aston Martin DBS GT Zagato

лимитированный эксклюзив



cin gato

ОЗИВ К ЮБИЛЕЮ





В этом году ателье Zagato празднует свой 100-летний юбилей. К знаменной дате подготовили ряд интересных моделей и концепт-каров, а одна из них – Aston Martin DBS GT Zagato. Автомобиль обозначает еще и 60-летие сотрудничества с британской маркой.

Как следует из названия, в основе купе лежит Aston Martin DBS Superleggera. У автомобиля полностью новый дизайн с обилием мускулов и широкой «пастью» решетки радиатора. Стреловидные фары – полностью светодиодные. Длинный капот и боковины сделали профилированными, а боковины украсили позолоченными молдингами. Визитной карточкой Zagato явля-

ется крыша с двумя характерными напыльями. Оконная линия выше, чем у стандартной модели, а у задних стоек увеличен угол наклона. Расширенные «плечи» подчеркнуты круглыми фонарями.

В отделке салона также появилась позолота, а сочетается она с карбоном и дорогой простроченной кожей. Показания приборов выведены на три дисплея. Оригинально смотрится кнопочный селектор трансмиссии на V-образной вставке. У Aston Martin DBS GT Zagato руль с плоским ободом снизу и спортивные ковшеобразные сиденья. Комплектация включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот и Wi-Fi.

Под капотом по-прежнему установлен

5,2-литровый турбированный V12, но после доработки его мощность выросла до 760 л. с. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,3 с, а максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Купе Aston Martin DBS GT Zagato получило систему векторизации тяги и адаптивные амортизаторы. Также предусмотрены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 410 мм спереди, 360 мм сзади.

Новый Aston Martin DBS GT Zagato выпустят лимитированной серией из 19 автомобилей. Примечательно, что продавать автомобиль будут вместе с копией Aston Martin DB4 GTZ 1959 года. Стоимость такого комплекта – 7,4 млн. долларов.







Технические характеристики Aston Martin DBS GT Zagato

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Колесная база, мм	2805
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	760 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-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, DSC, Traction control, Launch control
Размер шин	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,3
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость автомобиля, долларов	7 400 000 (за 2 автомобиля)

BMW X5

смена поколений



М и Х6 М





Линейка заряженных моделей от BMW Motorsport постоянно расширяется и насчитывает уже более десятка автомобилей. Новейшее пополнение – свежие BMW X5 M и X6 M. Поскольку недавно появились BMW X5 и X6 нового поколения, то теперь пришло время для их «горячих» версий.

Как и ранее, новый BMW X5 M и его купеобразный собрат X6 M оснащены 4,4-литровым V8 с двумя турбинами. После доработки мощность в стандартной версии составляет 600 л. с., также появился 625-сильный вариант Competition. Максимальный крутящий момент в обеих модификациях одинаковый – 750 Н·м при 1800 об/мин. Установлена и спортивная выхлопная система с регулирующим громкость перепускным клапаном.

С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией BMW X6 M и X5 M разгоняются до 100 км/ч за 3,9 с, а модели в исполнении

Competition – за 3,8 с. Максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 290 км/ч.

Постоянный полный привод дополнен активным электронным дифференциалом. Рулевое управление, система стабилизации и подвеска доработаны. Обязательными являются адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Диаметр передних тормозных дисков вырос до 395 мм, а задних – до 380 мм.

Новые BMW X5 M и X6 M сохраняют знаковый дизайн с рельефными боковинами и расширенными задними крыльями. Узнать их можно по черной решетке радиатора, увеличенным передним воздухозаборникам и аэродинамическому обвесу. Также заметны фирменные «жабры» в боковинах и изогнутый спойлер на крыше, а сзади теперь четыре выхлопных трубы. Оптика – полностью светодиодная. В стандартной версии установлены 21-дюймовые легкосплавные диски,

а в Competition спереди колеса такие же, а сзади – 22-дюймовые.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны и карбоновые вставки. BMW X6 M и X5 M получили новые рулевое колесо и селектор трансмиссии, а у цифровой панели приборов изменена графика. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели установлен 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Предусмотрены и спортивные ковшеобразные сиденья с электроприводом, подогревом и памятью настроек. Также комплектация BMW включает трехзонный климат-контроль, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, системы автоматического торможения и распознавания дорожных знаков.

Заряженные вседорожники уже доступны для заказа в Европе. Купить BMW X5 M можно будет по цене от 105 тыс. долларов, а X6 M – от 108 600 долларов.





Технические характеристики BMW X5M Competition

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5-7
Снаряженная масса, кг	2385
Длина/ширина/высота, мм	4938/2015/1748
Колесная база, мм	2972
Объем багажника, л	650/1870
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4395
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	625 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-5850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	285/35 ZR21 спереди, 315/30 ZR22 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	17,2
загородный цикл	11,0
смешанный цикл	13,0
Стоимость автомобиля, долларов	105 000 – 114 100

Toyota



Yaris

четвертая глава





Toyota Yaris представляет японскую марку в В-классе с 1999 года. За два десятилетия увидели мир три поколения компактного хетчбэка и теперь к юбилею подготовили четвертую генерацию **Yaris**. Премьера модели запланирована на автошоу в Токио.

В основе Toyota Yaris лежит новая платформа GA-B, позволившая уменьшить массу автомобиля на 50 кг и понизить центр тяжести на 15 мм. По длине хетчбэк сопоставим с предшественником (3940 мм), но его колесная база выросла на 50 мм – до 2560 мм. Также автомобиль стал шире и ниже.

Кроме того, новая Toyota Yaris стала гораздо выразительнее на вид. Хетчбэку добавили мускулов, что заметно по расширенным передним и особенно задним колесным аркам. Решетка радиатора увеличена, а раскосые фары полностью светодиодные. У задних стоек крыши увеличен угол наклона,





а пятая дверь прикрыта спойлером. По краям кузова размещены С-образные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше черных лакированных деталей. Панель приборов теперь полностью цифровая: показания выведены на три экрана, причем два из них помещены в отдельные колодцы. Данные проецируются и на лобовое стекло. К центральной панели прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей.

У всех Toyota Yaris теперь есть адаптивный круиз-контроль и система автоматического торможения. Среди опций появились беспроводная зарядка для смартфонов, подогрев руля и подушка безопасности между передними сиденьями.

На выбор предложены бензиновые трехцилиндровые двигатели объемом 1,0 л (72 л. с.) и 1,5 л (100 л. с.), а также новая 115-сильная гибридная установка. Toyota Yaris комплектуют 6-ступенчатой механической трансмиссией и вариатором, а гибридный вариант впервые получил опционный полный привод.

Новая Toyota Yaris поступит в продажу с февраля 2020 года. Стоимость хэтчбэка составит около 14 тыс. евро в базовой версии.



Технические характеристики Toyota Yaris

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1050
Длина/ширина/высота, мм	3940/1745/1470
Колесная база, мм	2560
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1490
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт	12/2
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	115
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	14 000 - 22 000

Volkswagen A Cross Sport



первен

Atlas



нец в популярном формате



Семиместный Volkswagen Atlas – самый крупный внедорожник в линейке немецкой марки. Впрочем, теперь у него появился более компактный собрат – представлено внедорожное купе Volkswagen Atlas Cross Sport. К слову, это первый Volkswagen в таком кузове.

Новый Volkswagen Atlas Cross Sport на 71 мм короче стандартной модели – 4966 мм в длину при такой же колесной базе в 2980 мм.

Внедорожник сохраняет знакомый мускулистый дизайн с высоким капотом и выраженными колесными арками. Самое заметное внешнее отличие – наклоненные на большой угол задние стойки крыши. Кроме того, пятая дверь прикрыта немаленьким спойлером. Также у автомобиля несколько изменена хромированная решетка радиатора, а в переднем бампере появился огромный воздухозаборник. Оптика явля-

ется светодиодной, причем фонари полностью новые. Пятую дверь украсили хромированным молдингом. Версию с пакетом R-Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым легкосплавным дискам.

Оформление салона несколько иное и Cross Sport отличается от обычного Volkswagen Atlas не только отсутствием третьего ряда сидений. Внедорожник получил новое трех-





спицевое рулевое колесо, а внутренняя отделка более дорогая. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Начальная комплектация Volkswagen Atlas Cross Sport богаче, чем у семиместной версии – добавлены Wi-Fi, системы автоматического замедления и мониторинга «слепых» зон. Расширен и перечень опций:

предложены беспроводная зарядка для смартфонов, подогрев руля и всех сидений, вентиляцию передних кресел. Также можно выбрать 480-ваттную аудиосистему с 12 динамиками, парковочный автопилот, технологию распознавания дорожных знаков.

Для вседорожника доступны на выбор 2,0-литровый 240-сильный турбомотор и 3,6-литровый атмосферный V6, развивающий 280 л. с. Более мощный вариант развивает 217 км/ч. Обе версии комплектуются 8-сту-

пенчатой автоматической трансмиссией и могут быть как с передним, так и с полным приводом.

Официальная премьера Volkswagen Atlas Cross Sport состоится в ноябре на автосалоне в Лос-Анджелесе. Продажи вседорожника стартуют весной 2020 года, а стоит он будет примерно от 33 тыс. долларов. Выпускать модель будут в США и Китае.

Технические характеристики Volkswagen Atlas Cross Sport

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная масса, кг	2040
Длина/ширина/высота, мм	4966/1989/1720
Колесная база, мм	2979
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3597
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	360 при 3000
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	217
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	33 000 – 50 000

Volkswa



gen Golf



дубль восемь







Volkswagen Golf по праву считается основателем С-класса и является одной из самых массовых моделей в мире. С 1974 года выпущено уже 35 миллионов автомобилей семи поколений. Теперь же к 45-летию модели в Вольфсбурге презентовали новый Volkswagen Golf VIII.

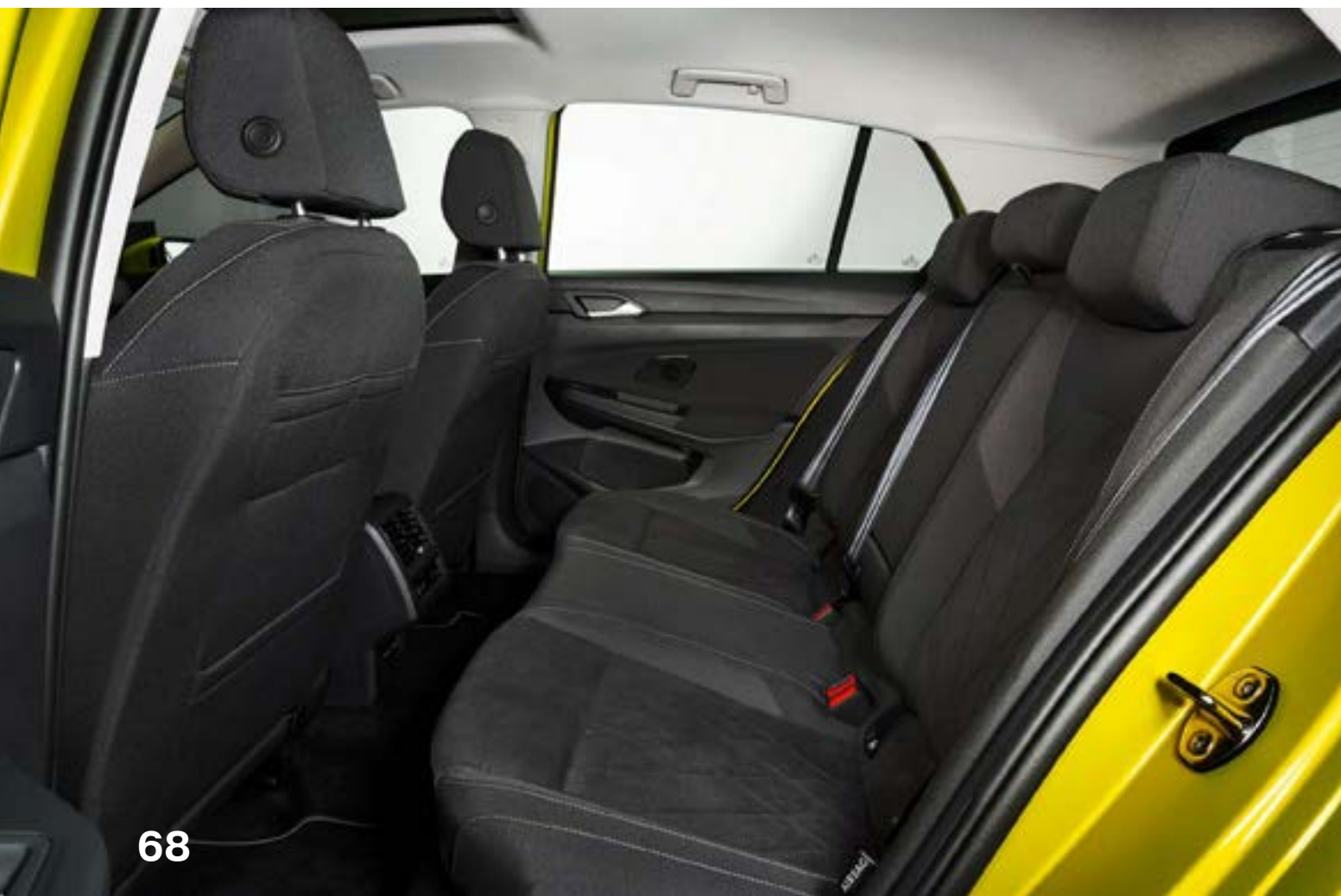
Volkswagen Golf по-прежнему построен на модульной платформе MQB и по размерам не слишком изменился. Хетчбэк достигает 4284 мм в длину при колесной базе в 2636 мм. Аэродинамика улучшена: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,275.

Автомобиль сохранил знакомый солидный дизайн и его силуэт узнаваем, пусть у задних стоек и увеличен угол наклона. А вот в анфас новый Golf выглядит свежо. Тоненькая решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере и слегка раскосыми фарами. Оптика теперь светодиодная уже в базовой версии, а за доплату может быть и матричной. Оконная линия стала чуть выше, а спойлер на крыше увеличен. Фонари хетчбэка теперь Г-образные.

В салоне вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель, как у старшего Passat. У всех Volkswagen Golf

теперь цифровая панель приборов. Своеобразным ее продолжением является сенсорный экран мультимедийной системы (его диагональ может быть 8,25 или 10 дюймов). В версиях с роботизированной трансмиссией вместо рычага установлен миниатюрный джойстик.

Комплектация Volkswagen Golf VIII серьезно расширена и теперь она на уровне автомобилей классом выше. Система доступа без ключа, климат-контроль, технологии автоматического замедления и контроля полосы движения предусмотрены уже в «базе». В самом дорогом варианте Style есть





трехзонный климат-контроль, Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов и адаптивный круиз-контроль. Список опций дополнили 400-ваттная аудиосистема, система полуавтономного движения и технология Car2X, позволяющая обмениваться данными с другими авто и объектами «умной» инфраструктуры.

Со старта новый Volkswagen Golf получит целых восемь двигателей. Бензиновые

турбомоторы объемом 1,0 л (90 и 110 л. с.) и 1,5 л (130 и 150 л. с.) могут быть дополнены небольшой гибридной установкой для экономии топлива. Есть и заряжаемые гибриды мощностью 204 и 245 л. с., и 2,0-литровые дизельные версии на 115 и 150 л. с. А вот электромобиль Golf предложен не будет – его место займет Volkswagen ID.

Как и прежде, на выбор предложат 6-ступенчатую механическую трансмиссию и

7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Volkswagen Golf VIII поступит в продажу с декабря. Стоимость хэтчбека составит примерно от 23 тыс. евро. В 2020 году линейку расширит заряженный Golf GTI, а затем представят Golf R мощностью 300 л. с.

Технические характеристики Volkswagen Golf

Тип кузова	хэтчбек
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4284/1789/1456
Колесная база, мм	2636
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1750-3000
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
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	23 000 – 35 000

Audi A6 Allr

универсал, который не б



oad Quattro

боится бездорожья





Audi A6 Allroad Quattro считается одним из пионеров в сегменте универсалов повышенной проходимости. Впервые он увидел мир в 1999 году, то есть теперь модель празднует свое 20-летие. Сейчас универсалы нередко проигрывают конкуренцию вседорожникам, но в Европе на них по-прежнему есть спрос. Поэтому развитие Allroad Quattro продолжили и к юбилею подготовили четвертое его поколение.

Как и у всех Audi A6, в дизайне на смену

плавным формам пришли грани. Кроме того, у автомобиля стала выше оконная линия, а у задних стоек крыши больший угол наклона. Фары стали более стреловидными и теперь являются светодиодными в базовой версии, а за доплату доступна лазерная матричная оптика. Отличить новый Audi A6 Allroad Quattro можно по измененной решетке радиатора, а вот защитный пластиковый обвес стал скромнее. Также предусмотрены защита днища и особые 18-дюймовые легкосплавные диски. На крыше установлен

немаленький спойлер. Узкие фонари теперь соединены хромированным молдингом.

Новый Audi A6 Allroad Quattro лишь немного больше предшественника – 4951 мм в длину при колесной базе в 2924 мм. В основе автомобиля лежит современная платформа MLB Evo, а потому в конструкции активно использованы не только легкие алюминиевые сплавы, но и магний. Это позволило снизить массу на 100 кг. Пневмоподвеска позволяет регулировать клиренс в пределах 124-184 мм.





Салон Audi A6 Allroad Quattro декорирован кожей и особой тканью. Внутри передняя панель также стала более граненой, а четырехспицевое рулевое колесо стало крупнее. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем доступны 30 разных ее цветов. Показания выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло.

На центральной панели почти не осталось кнопок и переключателей. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея.

Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами.

Передние сиденья Audi A6 Allroad Quattro широкие и мягкие, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, а за доплату предложены электропривод, вентиляция и функция массажа. Водителя и пассажира разделяет

высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду места для ног стало на 17 мм больше, а запас над головой увеличен на 10 мм. Салон достаточно широкий для троих взрослых. Объем багажника остался на прежнем уровне – 565 л в обычном состоянии и 1680 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Вседорожный универсал Audi A6 оснащен





системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, люком в крыше, камерой заднего вида, спутниковой навигацией, адаптивным круиз-контролем. Также предусмотрены 8 по-

душек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В списке опций теперь есть парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, Wi-Fi, система ночного видения, техно-

логия полуавтономного движения. Также предусмотрены электропривод и обогрев руля, четырехзонный климат-контроль, 1020-ваттная аудиосистема.

Для Audi A6 Allroad Quattro пока доступны только 3,0-литровые турбодизельные V6, хотя позже будет и 340-сильная бензиновая



версия. Сначала предложены двигатели мощностью 231 и 286 л. с., а со временем появится еще и 349-сильный дизельный вариант с двумя турбинами. Двигатель радует своей тяговитостью: у 286-сильной версии огромные 620 Н·м крутящего момента достигаются при 2250 об/мин. «Шестерка» вполне эластична, чтобы поддерживать 110 км/ч всего при 1500 об/мин. К тому же, мотор работает почти неслышно и очень плавно. Динамика очень неплохая – 5,9 с до 100 км/ч. Да и расходует универсал 6,6 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км

– в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Все Allroad Quattro получили постоянный полный привод и систему помощи на крутом спуске. Автомобиль вполне может справиться с несложным бездорожьем.

Конечно, сцепление с дорогой в универсала на высоте. Пневмоподвеска обеспечивает очень мягкую езду и неплохо справляется с выбоинами, а адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова. Универсал Audi становится значи-

тельно маневреннее, если заказать новую опцию – управляемые задние колеса. Благодаря им не так проявляется недостаточная поворачиваемость, да и диаметр разворота меньше. Рулевое управление с электроусилителем стало гораздо точнее и информативнее. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции.

Новый Audi A6 Allroad Quattro уже доступен в Европе. Универсал повышенной проходимости стоит от 61 500 евро.

Технические характеристики Audi A6 Avant

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2020
Длина/ширина/высота, мм	4949/1902/1497
Колесная база, мм	2924
Колея передняя/задняя, мм	1645/1611
Клиренс (дорожный просвет), мм	124-184
Объем багажника мин/макс, л	565/1680
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2967
Тип	Дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	620 при 2250-3000
Топливо/емкость бака, л	Дт/63
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
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
Количество подушек безопасности, шт.	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	225/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	6,6
загородный цикл	5,6
смешанный цикл	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	61 500 – 69 900
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Hyundai Ven

в молодежном формате



nue





Hyundai продолжает расширять свою вседорожную линейку. Совсем недавно появился компактный Hyundai Kona, а теперь в производство поступает еще меньший Venue. Как ни странно, но его позиционируют, как молодежную модель и замену хэтчбэку Hyundai Accent (седан Accent при этом останется в линейке).

Новый Hyundai Venue даже компактнее, чем пятидверный Accent – достигает всего 4036 мм в длину и 1770 мм в ширину при колесной базе в 2520 мм. Начальная модификация весит 1158 кг.

Вместе с тем, небольшой автомобиль выглядит атлетично и подтянуто. У него короткие свесы кузова, высокий капот и весьма мускулистые формы. Обращают на себя внимание серьезно расширенные колесные арки и глубоко профилированные боковины. Широкая трапецевидная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой, которая в более дорогих версиях является светодиодной. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Задние стойки крыши наклонены на довольно большой угол. Пятая дверь

прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены компактные фонари. Автомобиль можно сделать ярче с помощью двухцветной окраски и легкосплавных колесных дисков диаметром до 17 дюймов.

Возможности для персонализации предусмотрены и в салоне Hyundai Venue. Например, отделку могут разбавлять контрастные вставки и швы, а в более дорогих версиях сиденья обшиты джинсовой тканью. Передняя панель выполнена массивной, а вот рулевое колесо довольно небольшое. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя.

К центральной панели прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Есть и функция голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного: они предельно простые и не потребуют длительного привыкания. Ниже размещены два USB-порта. Рычаг трансмиссии расположен достаточно высоко и находится под рукой.

У рулевой колонки Hyundai Venue регулируются высота и глубина. Посадка в автомобиле высокая, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает неплохую обзорность. Передние сиденья довольно упругие, а еще им не помешало бы немного больше боковой поддержки. Высокий подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду неплохой запас места над головой, а вод пространство для ног небольшое – сказывается малая колесная база. Кроме того, салон не очень широкий, а потому сзади комфортнее двоим пассажирам. А вот объем багажника приличный, как для автомобиля такого размера – 350 л в обычном состоянии и 903 л – со сложенными задними креслами.

Начальная комплектация Hyundai Venue











включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида, датчик света и круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, соблюдения полосы движения и контроля усталости водителя. В самой дорогой версии

Elite руль обшит кожей, добавлены климат-контроль, спутниковая навигация, технология контроля «слепых» зон. Среди опций есть подогрев сидений и панорамная крыша.

Автомобиль оснащен 1,6-литровым 123-сильным бензиновым двигателем, знакомым по тому же Hyundai Accent. Он высокооборотистый, а потому его постоянно приходится

раскручивать. Хотя обороты он набирает быстро и легко достигает предельных 6500 об/мин. Пик крутящего момента в 153 Н·м доступен при 4500 об/мин. По мере роста оборотов «четверка» становится весьма громкой. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10 с и способен развить 185 км/ч. В смешанном цикле расход топлива составляет 6,9 л/100 км.

В отдельных странах Hyundai Venue получит 1,0-литровый 120-сильный бензиновый турбомотор. Также для некоторых рынков предложат 1,4-литровый турбодизель мощностью 90 л. с.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно точно, а опционный вариатор плавный и держит малые обороты. Привод у Venue только передний, да и не стоит рассчитывать на выдающиеся вседорожные способности с клиренсом в 170 мм.

Мягкая и длинноходная подвеска Hyundai Venue неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом автомобиль не слишком кренится в поворотах. Система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное, хотя обратной связи в околонулевой зоне ему не хватает. Шумоизоляция салона и особенно днища кузова неплохо выполнена. Более дорогие версии замедляются увереннее, ведь задние тормоза у них дисковые, а не барабанные. Ходя педаль тормоза слишком длинноходная во всех Venue.

Новый Hyundai Venue выполнен во вседорожном стиле, но создан больше для города. Он уже поступил в продажу в Азии и Америке. Стоимость автомобиля стартует с 18 500 долларов.



Технические характеристики Hyundai Venue

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1158
Длина/ширина/высота, мм	4036/1770/1605
Колесная база, мм	2520
Колея передняя/задняя, мм	1534/1512
Клиренс (дорожный просвет), мм	170
Объем багажника, л	350/903
Диаметр разворота, м	10,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1591
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	123 при 6300
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	153 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая или вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0
Максимальная скорость, км/ч	185
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,9
Стоимость автомобиля (в США), долларов	18 500 – 23 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen



en Passat

консервативный подход





Volkswagen Passat считается одним из самых успешных представителей D-класса. С 1973 года выпущено свыше 30 млн. автомобилей, что является очень хорошим показателем. С 2014 года в производстве уже восьмое поколение Passat, а теперь седан и универсал прошли модернизацию.

Стилисты Volkswagen всегда отличались консервативностью. Поэтому неудивительно, что обновленный Passat выглядит очень знакомо. У него сдержанный дизайн с длинным капотом, рельефными боковинами и слегка расширенными задними крыльями. Спереди обращает на себя новая решетка радиатора, образующая характерные «брови» над фарами. Они теперь светодиодные уже в базовой версии, а за

доплату могут быть и матричными. В переднем бампере значительно увеличен воздухозаборник. Предложены и свежие легкосплавные диски диаметром от 17 до 19 дюймов. Сзади заметны новые фонари. Версию R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и несколько иному оформлению передней части.

В салоне оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвет изменяется нажатием кнопки. Volkswagen Passat получил новое рулевое колесо несколько меньшего диаметра. В базовой версии предусмотрены циферблаты приборы в отдельных колодцах, а в более дорогих вариантах данные

выведены на новый дисплей с изменяемой конфигурацией. Его диагональ уменьшена до 11,7 дюймов, но улучшено разрешение графики. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

С наклоненной центральной панели пропал циферблат часов, но зато увеличен в размерах сенсорный дисплей мультимедийной системы. Если точнее, то в зависимости от комплектации, диагональ может составлять 6,5, 8 или 9,2 дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены. Их немного, поэтому привыкнуть к ним нетрудно. Ниже увеличена ниша для мелкой поклажи.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volkswagen





Passat весьма упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они обогреваются, как и лобовое стекло. Стояночный тормоз у всех Passat – электромеханический, что освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом. Обзорность во всех направлениях – хорошая.

На втором ряду пространство для ног и над головой весьма щедрое даже для людей ростом выше среднего. Разве что сидящий по центру пассажир будет несколько стеснен из-за трансмиссионного тоннеля. Объем багажника седана составляет 586 л, а в универсала – 650 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними сиденьями. В последнем случае можно выбрать электропривод пятой двери с сенсорным

открытием.

Начальное оснащение Volkswagen Passat расширено и теперь включает систему доступа без ключа электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, Wi-Fi и Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического торможения. В самом дорогом варианте Elegance добавлены отделка салона кожей и алькантарой, трехзонный климат-контроль и электропривод водительского кресла. Перечень опций включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы мониторинга «слепых» зон, полуавтономного движения и соблюдения полосы движения.

Линейка двигателей Volkswagen Passat изменена, хотя на первых порах она не будет слишком широкой. На смену базовому 1,4-литровому турбомотору пришла 1,5-литровая «четверка». Ее мощность такая же (150 л. с.), да и крутящий момент неизменный – 250 Н·м при 1500 об/мин. Но зато она работает тише. Однако главное ее преимущество – система отключения цилиндров. Юлагодаря ей расход топлива составляет 6,7 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. Разгон до 100 км/ч занимает 8,7 с, а максимальная скорость – 220 км/ч.

Знакомый 2,0-литровый турбомотор теперь предложен в версиях на 190 и 272 л. с. У него бодрый характер и он быстро раскручивается. При этом «четверка» неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в самой мощной версии равен 350 Н·м при 1700-5600 об/мин. Такой Passat демонстрирует чень неплохую динамику – 5,6 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Звук мотора приятный, но не слишком громкий. В городе расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а на трассе – 5,9 л/100 км.

Если экономичность на первом месте, то следует обратить внимание на 1,6-литровый 120-сильный турбодизель, расходующий в среднем 4,0 л/100 км. А 2,0-литровый мотор предложен с одной турбиной (150 и 190 л. с.) или с двумя (240 л. с.). В последнем случае обеспечивается очень приличный подхват с «низов» так, как немалые 500 Нм крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Этот турбодизель очень эластичный, а еще отличается плавностью работы. С ним седан разгоняется до 100 км/ч за 6,4 с и достигает 247 км/ч. «Аппетит» при этом очень даже умеренный – 6,8 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на шоссе.

Сохранена и гибридная модификация GTE мощностью 218 л. с. и со средним









расходом топлива в 2,0 л/100 км. До 55 км такой Passat проедет на электротяге.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует точность работы. Альтернатива – 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG с молниеносными переключениями. Полный привод предложен за доплату, но в самых мощных модификациях он обязателен.

Конечно, четыре ведущих колеса обеспе-

чивают лучшее сцепление с дорогой, хотя и переднеприводной Passat в этом плане неплох. А низкий центр тяжести способствует лучшему поведению автомобиля в поворотах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска несколько упругая, что особенно ощущается с колесами диаметром 18 и 19 дюймов. Зато автомобиль мало кренится

в виражах. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и система настройки шасси со спортивным и комфортным режимами. На больших скоростях в салоне тихо благодаря качественной шумоизоляции.

Новый Volkswagen Passat уже начали продавать в Европе. Начальная версия стоит 32 тыс. евро, а вот 240-сильный Elegance – свыше 51 тыс.

Технические характеристики Volkswagen Passat

Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1435/1990	1645/2200	1730/2270
Длина/ширина/высота, мм	4775/1832/1483		
Колесная база, мм	2791		
Колея передняя/задняя, мм	1584/1568		
Клиренс (дорожный просвет), мм	145		
Объем багажника мин/макс, л	586/1152		
Диаметр разворота, м	11,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1498	1984	1968
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000	272 при 5500	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500-3000	350 при 2000-5400	500 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66		Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	Передний	подключаемый полный	
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, Brake Assist, ESP		
Размер шин	215/55 R17	235/45 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	5,6	6,4
Максимальная скорость, км/ч	220	250	247
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,7	8,9	6,8
загородный цикл	4,5	5,9	5,1
смешанный цикл	5,3	7,0	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	32 000 – 51 300		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Lincoln Co

современные технологии в клас



orsair

сической обертке





Lincoln пришел в сегмент компактных вседорожников в 2014 году с моделью MKC. Она считается наиболее молодежной в линейке марки, ведь средний возраст ее покупателей самый низкий. Теперь же подготовили ее преемника и в духе последних моделей Lincoln она получила не буквенное обозначение, а красивое название.

Новый Lincoln Corsair преобразился и внешне: его дизайн выполнен в новой стилистике марки и автомобиль очень напоми-

нает старших Lincoln Navigator Aviator. У автомобиля выражен двухобъемный профиль с высокой оконной линией. Огромная хромированная решетка радиатора родом из 50-х годов, а вот раскосые фары – современные, светодиодные. Капот и боковины рельефные, а пороги кузова украшены хромированными молдингами. Сильно наклоненное заднее стекло прикрыто небольшим спойлером. Традиционно для Lincoln фонари растянуты на всю ширину кузова. Из заднего бампера выглядывают две

выхлопных трубы.

Как и предшественник, Corsair является близким родственником Ford Kuga, ведь использует его платформу. Автомобиль немного подрос и достигает 4587 мм в длину и 1890 мм в ширину при колесной базе в 2710 мм. При этом его массу снизили на 35 кг – до 1672 кг в базовом исполнении. Начальная версия получила 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 20 дюймов.

Доступ в салон без ключа теперь может осуществляться с помощью смартфона, хотя остался и фирменный кодовый замок с виртуальным циферблатом на двери. В отделке салона Lincoln Corsair сочетается кожа и полированный алюминий, а в самой дорогой версии Reserve добавлено еще и дерево. Подсветка может менять цвет. Передняя панель выполнена профилированной, а вентиляционные дефлекторы растянуты на всю ее ширину. В базовом варианте установлены привычные циферблаты приборов, а в Reserve показания выведены на 12,3-дюймовый дисплей и проецируются на лобовое стекло.

Центральная панель наклонена и подвешена подобно полке, а сверху к ней крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Под ним – кнопочный селектор трансмиссии (традиционного рычага у Corsair нет). Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. В салоне установлены 4 USB-порта и две розетки. Вместо традиционных сигналов о незакрытых дверях или непристегнутых ремнях звучат приятные музыкальные отрывки.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом во всех Lincoln Corsair. Сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Высокий центральный подлокотник прячет вместительный бокс.

На втором ряду места для ног на 65 мм больше, чем в Lincoln MKC. Да и над головой запас неплохой. К тому же, диван теперь



оснащен горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 150 мм) и регулируемым углом наклона спинки. Пространство для задних пассажиров – одно из самых больших в классе. Объем багажника увеличен до 550 л в обычном состоянии и 1631 – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Corsair.

Комплектация Lincoln Corsair расширена и очень богатая. Уже в базовом варианте Standard есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчик света, спутниковая навигация, Wi-Fi, камера заднего вида, аудиосистема с 10 динамиками, круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. В дорогом варианте Reserve добавлены электропривод рулевой колонки, подогрев и вентиляция сидений, панорамная крыша. Перечень опций включает массаж передних и подогрев задних кресел, беспроводную зарядку для смартфонов, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения в пробках.

Бензиновые турбомоторы остались прежними, но получили прибавку в мощности. Начальный 2,0-литровый двигатель теперь развивает 250 л. с., а 2,3-литровый – 295 л. с. Более мощный двигатель выглядит пред-



почтительнее. Он быстро отзывается на нажатие педали акселератора, а турбопауза почти незаметна. Приличные 420 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2750 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов хватает. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость составляет 234 км/ч. При этом расход то-

плива такой же, как у 2,0-литровой версии – 9,8 л/100 км в смешанном цикле.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает очень плавно. Начальный 2,0-литровый вариант может быть и переднеприводным, а вот у 2,3-литровой версии привод по умолчанию полный.

Corsair как все Lincoln, больше ориенти-





рован на комфорт. Его мягкая подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Разве что с 20-дюймовыми колесами езда немного упругая. Благодаря системе активного подавления звуковых помех в салоне очень тихо. Вместе с тем, в родство с Kuga подразумевает неплохую управля-

мость. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Опциональные адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова в виражах. Установлена и технология настройки шасси со спортивным режимом. Тормоза неплохо замедляют

автомобиль: для остановки со 100 км/ч понадобится 36 м.

Новый Lincoln Corsair уже поступил в продажу. В США вседорожник стоит от 37 тыс. долларов, хотя в богатой комплектации цена может достичь и 60 тыс. долларов.





Технические характеристики Lincoln Corsair

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Снаряженная масса, кг	1743
Длина/ширина/высота, мм	4587/1890/1628
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1580/1600
Клиренс (дорожный просвет), мм	201
Объем багажника, л	550/1631
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2300
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	295 при 5500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	420 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/61
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak
Количество подушек безопасности, шт	8
Размер шин	225/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	234
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	9,8
Стоимость автомобиля (в США), долларов	36 000 – 60 100
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi RS7 Sp

СТИЛЬНЫЙ, БЫСТРЫЙ И ПР



Portback

ПРАКТИЧНЫЙ





Спортивное подразделение Audi Quattro активно развивает свою линейку. Если в 90-х таких заряженных моделей было всего несколько, то теперь их палитра очень широкая. На вершине модельного ряда стоят сверхмощные универсал Audi RS6 и лифтбэк RS7. Недавно у обеих моделей произошла смена поколений.

Новый Audi RS7 Sportback выглядит элегантно благодаря изогнутой купеобразной форме крыши и высокой оконной линией. Продолговатые фары светодиодные, а за

доплату оптика может быть и матричной. Отличить заряженную версию от стандартного Audi A7 несложно. У лифтбэка новая широкая решетка радиатора, а по ее бокам появились широкие вентиляционные отверстия. Также RS7 получил аэродинамический обвес, а его мускулистые раздутые крылья указывают на расширенную колею. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса – опция. Дорожный просвет занижен на 10 мм. Сзади фонари растянuty на всю шири-

ну кузова, а из бампера выглядывают две широких выхлопных трубы. На скорости свыше 100 км/ч приподнимается выдвижное антикрыло.

Лифтбэк сопоставим с предшественником по длине (5009 мм), хотя его колесная база выросла до 2930 мм. Весит автомобиль 2065 кг, и это несмотря на то, что практически все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара, полированный алюминий и черные





лакированные поверхности, а за доплату предложены карбоновые вставки. На порогах и педалях – металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять. У спортивного рулевого колеса обод скошен снизу, новый и селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией, причем графика у RS7 – особая. Добавлены новые параметры вроде индикаторов мощности и давления наддува или

времени разгона до 100 км/ч. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель Audi RS7 Sportback повернута к водителю. Кнопок здесь почти не осталось, зато установлены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый экран отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля.

Конечно же, установлены особые спортивные кресла с интегрированными подго-

ловниками. У них отличная боковая поддержка и комфорт на высоте. Сиденья оснащены электроприводом и подогревом, а за доплату доступны вентиляция и массаж. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду больше места для ног и над головой, чем в модели прошлого поколения. Подушка дивана профилирована под









два места, а потому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Объем составляет 535 л в обычном состоянии и 1390 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Комплектация Audi RS7 Sportback почти такая же, как и у стандартного A7. Предусмотрены система доступа без ключа, электро-

пакет, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистема, Wi-Fi, камера заднего вида, люк в крыше, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль. Также обязательные являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Список опций включает

камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, мощную аудиосистему Bang&Olufsen, систему ночного видения, технологию полуавтономного движения, электропривод и обогрев руля.

Если новый Audi S7 Sportback получил дизель, то RS7 сохранил бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами. Но после



доработки его мощность выросла до 600 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент достиг внушительных 800 Н·м и теперь доступен в широком диапазоне 2050-4500 об/мин. То есть, двигатель очень тяговитый и эластичный, а под рукой всегда есть запас мощи. Опциональная спортивная выхлопная система делает звук «восьмерки» более насыщенным и приятным для слуха. RS7 Sportback достигает 100 км/ч за 3,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Хотя за доплату этот порог поднимут до 280 или до 305 км/ч.

Но мотор также может легко усмирить свой пыл. На малых скоростях у него отключаются четыре цилиндра, что позволяет снизить расход топлива. Экономии способствует и 48-вольтная «умеренная» гибридная установка. Хотя лифтбэк все равно расхо-

дует немало – 16,1 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

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

В полном приводе есть также активный задний дифференциал, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Но по-настоящему маневренным RS7 Sportback делают опционные управляемые задние колеса. Рулевое управление порадует остротой и точностью, а также довольно информативное. С помощью технологии Audi Drive Select можно изменять его тяжесть, а также чувствительность педали акселератора, настройки трансмиссии и ходовой. Лифтбэк оснащен пневмоподвеской, а потому при

повседневной езде выбоины плавно поглощаются. За доплату доступны еще и адаптивные амортизаторы, соединенными между собой диагональными трубками. В повороте жидкость по ним поступает на то колесо, которое находится на внешнем радиусе, что увеличивает их жесткость и, соответственно, уменьшает крены кузова. Однако с ней езда более жесткая. Среди опций есть и карбоново-керамические тормоза, хотя и стандартные стальные диски хорошо справляются со своими обязанностями. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции и технологии активного подавления звуковых помех.

Новый Audi RS7 Sportback поступит в продажу в Европе с ноября. Стоимость стартует с отметки в 121 тыс. евро.

Технические характеристики Audi RS7 Sportback

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2065/2735
Длина/ширина/высота, мм	5009/1950/1424
Колесная база, мм	2930
Колея передняя/задняя, мм	1668/1650
Клиренс (дорожный просвет), мм	125
Объем багажника, л	535/1390
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 2050-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/73
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/35 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,1
загородный цикл	8,7
смешанный цикл	11,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	121 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BMW 8 Series Gran Coupe

смена имени, но не образа







Первый BMW 8 Series 1990 года предлагали исключительно в кузове купе, однако возрожденная модель второго поколения обещает быть более разнообразной. В линейке уже есть и купе, и спортивный седан. Последний является преемником BMW 6 Series Gran Coupe и, соответственно, назван 8 Series Gran Coupe.

Седан крупнее купе на 20 см – достигает 5074 мм в длину и 1932 мм в ширину при колесной базе в 3023 мм. При этом его высота – всего 1401 мм. Масса увеличена

на 70 кг – до 1875 кг в начальной версии. Двери и капот выполнены из алюминиевых сплавов.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe отличается стремительным и элегантным дизайном. У седана вытянутый профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и элегантным изгибом крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора довольно-таки крупная, а вот фары, наоборот, очень узкие. Они являются светодиодными, а в качестве опции предложена лазерная оптика. Боковины дополнены вентиляционными

отверстиями, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их тоненькие фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Версию M850i можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в бампере, аэродинамическому овесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Во отделке салона BMW 8 Series Gran Coupe сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, причем кожей обшита и передняя панель, причем уже в базовой версии. На педалях и порогах заметны ме-





таллические накладки. Компактное трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у BMW M5. Обращают на себя внимание рычаг трансмиссии и клавиша запуска двигателя, декорированные хрусталем. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный,

но сохранен и круглый джойстик, также есть функции распознавания голоса и жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя некоторые из них мелковаты.

У всех BMW 8 Series Gran Coupé предусмотрен электропривод передних сидений и рулевой колонки с памятью настроек. Кресла обеспечивают хорошо удерживают спину, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Есть также подогрев и вентиляция. В версии M850i установлены особые спортивные сиденья с улучшенной

боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи.

Конечно, на втором ряду в Gran Coupé места больше, чем у остальных BMW 8 Series, хотя слишком просторным его не назовешь. Места для ног хватает, а вот запас над головой не такой и большой. К тому же, диван профилирован под два места, потому троим сзади тесно. Объем багажника увеличен до 440 л а его крышка оснащена электроприводом с сенсорным открытием.









Базовая комплектация BMW 8 Series Gran Coupe очень богатая: система доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистема с 11 динамиками, спутниковая навигация, парковочный автопилот, Wi-Fi, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль

с системой автоматического торможения. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций включает доступ в салон со смартфона, камеры кругового обзора, системы ночного видения и полуавтономного движения.

Поначалу предложат на выбор три двигателя с турбонаддувом. Начальной является 3,0-литровая рядная «шестерка» на 340 л. с. Выше в иерархии – BMW M850i Gran Coupe с 4,4-литровым 530-сильным V8. Этот мотор быстро набирает обороты и приятно звучит, когда в выхлопной системе открывается



перепускной клапан. Максимальный крутящий момент в 750 Н·м доступен в широком диапазоне 1800-4600 об/мин, поэтому в тяге нет недостатка. Отзыв на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. Технология Launch control успешно борется с пробуксовкой при резком старте и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива умеренный – 13,9 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном.

Впрочем, есть и более экономичный вариант – 3,0-литровый 320-сильный турбодизель. Он довольно высокооборотистый, хотя пиковые 680 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. Мотор работает плавно и тихий на малых оборотах. В городе купе расходует 7,4 л/100 км, а на

трассе – 5,7 л/100 км. При этом динамика весьма неплохая – 5,1 с до 100 км/ч.

Позже линейку расширит флагманский 600-сильный BMW M8 Gran Coupe. Также не исключено появление гибридной модификации.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые переключения передач. Большинство BMW 8 Series Gran Coupe – полноприводные, хотя большую часть времени крутящий момент передается только на заднюю ось.

Впрочем, при надобности подключаются передние колеса, что существенно улучшает сцепление с дорогой. Седан получил управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения, что делает его на удивление маневренным. Хотя, конечно, недостаточная поворачиваемость более

выражена, чем у купе, но зато курсовая устойчивость у Gran Coupe лучше. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. В качестве опции доступны еще и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Езда в седане несколько комфортнее, чем в купе, причем даже в варианте BMW M850i с низкопрофильной резиной и спортивной подвеской. Рулевое управление точное, хотя его информативность не самая лучшая. У автомобиля очень качественная шумоизоляция и эффективные тормоза.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe уже поступил в продажу в Европе. Седан стоит меньше родственного купе, но все равно недешевый – от 91 500 евро.

Технические характеристики BMW 8 Series Gran Coupe

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	2070/2600	2000/2560
Длина/ширина/высота, мм	5074/1932/1401	
Колесная база, мм	3023	
Колея передняя/задняя, мм	1627/1642	
Клиренс (дорожный просвет), мм	121	
Объем багажника, л	440	
Диаметр разворота, м	11,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	530 при 5500	320 при 4400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-4600	680 при 1750-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68	Дт/68
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/35 R20 спереди, 275/30 R20 сзади	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9	5,1
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,9	7,4
загородный цикл	7,8	5,7
смешанный цикл	10,0	6,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	91 500 – 122 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Ferrari F

улучшение по всем фр



8 Tributo

ОНТАМ



С конца 60-х в модельном ряду Ferrari присутствуют среднемоторные «начальные» модели. Основателем линейки считается знаменитый Ferrari Dino, а до недавнего времени ее представляла модель 488 GTB. Теперь же эстафету принял новый Ferrari F8 Tributo.

Собственно, купе является основательной модернизацией 488 GTB (который, в свою очередь, создан на базе модели 458 Italia). Поэтому он сохраняет элегантный силуэт с плавными формами, сдвинутым вперед салоном и изящным изгибом линии крыши. Впрочем, из кузовных деталей общими являются лишь крыша и двери. Больше всего изменения видны в передней части: у купе раскосые светодиодные фары и заостренный «нос». В передней части, кстати, появилось специальное отверстие: это

выход из тоннеля, по которому поток воздуха проходит к лобовому стеклу. Вкупе с новым задним спойлером это на 10% увеличивает прижимную силу. Воздухозаборники в боковинах изменены, а сзади заметны четыре новых круглых фонаря.

По габаритам Ferrari F8 Tributo сопоставим с предшественником – 4611 мм в длину и 1979 мм в ширину при колесной базе в 2650 мм. Однако масса автомобиля снижена на 40 кг (до 1330 кг).

Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон. Компоновка салона также осталась прежней, хотя передняя панель и дверные карты изменены. Также у Ferrari F8 Tributo новое трехспицевое рулевое колесо со скошенным снизу ободом. В духе современных моделей марки на него вынесены клавиши управления стеклоочистителями,

светом фар, указателями поворотов и переключатель настроек шасси. Изменена и комбинация приборов. Центральный циферблат тахометра теперь желтый, а по бокам от него – два дисплея с измененной графикой. На левый проецируется изображение спидометра, а также показания бортового компьютера, данные об уровне топлива в баке, температуре двигателя, давлении наддува и даже времени прохождения круга по гоночному треку.

Правый экран отведен для мультимедийной системы. Навигация в его меню отныне осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также освещены, но остаются очень тесно сгруппированными. Ниже находятся кнопки управления режимами трансмиссии. За





доплату теперь доступен отдельный дисплей для пассажира, дублирующий показания приборов.

Спортивные сиденья Ferrari F8 Tributo довольно упругие, однако они отлично удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. За доплату можно выбрать ковшеобразные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Конечно, посадка за рулем очень низкая. Обзорность вперед и по сторонам – неплохая, а вот заднее стекло очень небольшое. За спинками сидений есть небольшая полка для мелкой поклажи. В дополнение к ней – два багажника общим объемом 230 л.

Комплектация Ferrari F8 Tributo включает систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света, спутниковую

навигацию, систему стабилизации и 4 подушки безопасности.

Как и предшественник, купе оснащено 3,9-литровым V8 с непосредственным впрыском топлива и двумя турбинами. У него новые клапаны, коленвал и головки блока цилиндров. Это позволило увеличить мощность до 720 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент – до 770 Н·м при 3250 об/мин. Что примечательно, пик момента достигается только на высших передачах, а на первых трех – он ограничен. Сделано это намерено, причем не только для сохранения хорошего сцепления с дорогой. Таким образом характер «восьмерки» делает ее похожей на атмосферные двигатели. Хотя тяги в среднем диапазоне оборотов всегда достаточно. Мотор быстро набирает обороты и стал более отзывчивым.

При резком старте с огромной тягой помогает совладать технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 7,8 с. Максимальная скорость достигла 340 км/ч. Способствует хорошей динамике и доработанная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, ведь передачи в ней переключаются очень быстро.

Огромная мощь нового Ferrari контролируема. Электронный задний дифференциал и широкие покрышки Pirelli размером 245/35 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой даже с отключенной системой стабилизации. Автомобиль получил усовершенствованную технологию Side Slip angle Control system 2, позволяющую легко добиться управляемого заноса без потери контроля. Рулевое управление поражает остротой и





точностью. Автомобиль стал маневреннее благодаря новой системе векторизации тяги. Адаптивные амортизаторы делают крены кузова в виражах практически незаметными, но при этом комфорт езды даже немного улучшен – особенно в новом режиме для дорог с выбоинами. Карбоново-керамические тормозные диски обеспечива-

ют молниеносное замедление, хотя довольно-таки резкие, что особенно ощутимо в городских условиях.

Характер Ferrari F8 Tributo можно изменить с помощью переключателя manettino. В режимах Sport и Race амортизаторы становятся жестче, руль – тяжелее, педаль акселератора – отзывчивее, а трансмиссия

«держит» обороты. Да и система стабилизации F1-Trac в этом случае вмешивается позже.

Новый Ferrari F8 Tributo уже поступил в продажу в Европе и стоит от 230 тыс. евро. Совсем скоро к купе присоединится кабриолет, а затем стоит ждать более мощную заряженную версию.

Технические характеристики Ferrari F8 Tributo

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1330
Длина/ширина/высота, мм	4611/1979/1206
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1647
Объем багажника мин/макс, л	230
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
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	720 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
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, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	10,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	230 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

Многоликий В-класс



Citroen C3

Передняя оптика Citroen C3 –
«двухэтажная»



Kia Rio

Узкая решетка радиатора Kia Rio
сочетается с огромным
воздухозаборником в бампере



Skoda Fabia

На «носу» Skoda Fabia –
крупный логотип марки

В Украине автомобильный В-класс широко представлен самыми разными моделями. Покупатели о обращают на них внимание, ведь не только потому, что они доступные, но и экономичные, а компактные размеры как нельзя кстати в городе. Среди подобных моделей – Citroen C3, Kia Rio и обновленная Skoda Fabia, о которых и пойдет речь в нашей статье.

Citroen C3 третьего поколения стал немного похожим на модели повышенной проходимости благодаря высокому капоту и малым углам наклона стоек крыши. Усиливают впечатление широкие пластиковые молдинги Airbump, заполненные воздухом. Бамперы, пороги и колесные арки также прикрыты защитными накладками. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Оптика выполнена «двухэтажной»: сверху расположены тоненькие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Kia Rio четвертого поколения выглядит весьма солидно. У него малый наклон стоек крыши (особенно задних), а капот стал длиннее. Ушла в прошлое и клиновидная оконная линия. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается со слегка раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Стандартными стали светодиодные ходовые огни. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. Пятая дверь, наоборот более профилирована и прикрыта спойлером. Заднюю часть подчеркивают крупные фонари.

Новая Skoda Fabia сохраняет знакомый граненый дизайн и силуэт с малыми углами наклона стоек крыши. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Изменения заметны в передней части. Фирменная решетка радиатора стала чуть крупнее, а фары теперь стреловидные и дополнены ходовыми огнями. Как и ранее, на «носу» размещен логотип Skoda. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Сзади немного освежены фонари. Пятая дверь прикрыта спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда со специальной шкалой для измерения глубины протектора шин.

Kia получился крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. У Skoda эти показатели составляют 3992 мм и 2455 мм, соответственно. Длина Citroen равна 3996 мм, а расстояние между осями – 2540 мм. Корейский хетчбэк самый легкий из троих – 1110 кг против 1165 кг у французской модели и 1164 кг – у чешской.

Салон Citroen C3 дополнен яркими вставками, а вместо дверных ручек – оригиналь-



Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками



Kia крупнее соперников – 4065 мм в длину



Skoda отличается граненым дизайном



На крыше Citroen – большой спойлер



Фонари Rio высоко посажены



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

ные петли. На рельефной передней панели преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка топлива и температуры двигателя. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь на удивление мало кнопок и переключателей аудиосистемы и климатической установки. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского сиденья изменяется высота. Кресла очень мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них не самая лучшая. Зато предусмотрен подогрев. Посадка за рулем довольно высокая, что вкупе с панорамным лобовым стеклом улучшает обзорность вперед и по сторонам.

Внутри Kia Rio преобладают прямые линии. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio теперь немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом, как и руль. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia. Оно декорировано кожей, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов новые, но по-прежнему выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при использовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность

во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду места для ног в Rio немного больше, чем у C3 и Fabia. Зато в Skoda самое щедрое пространство над головой. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Skoda составляет 330 л, у Kia – 325 л, а у Citroen – 300 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 980 и 1093 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C3 1,2 Shine, Kia Rio 1,4 Prestige и Skoda Fabia 1,0 TSI Style. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчиком света, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации и легкосплавными дисками. Skoda оснащена кондиционером, а два других хэтчбэка – климат-контролем. У Citroen и Kia также есть парктроник, круиз-контроль, датчик дождя, а Rio получил еще систему доступа без ключа и камеру заднего вида. У всех хэтчбэков – по 6 подушек безопасности. Французский автомобиль также укомплектован системами соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

В сравнении участвуют бензиновые версии моделей. Турбомотор Citroen C3 объемом 1,2 л. развивает 110 л. с. Он не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н·м доступен с 1500 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень приличная: хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 9,8 с и способен развить 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а на шоссе – 4,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Атмосферная 1,4-литровая «четверка» Rio развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый двигатель, который приходится постоянно раскручивать. Максимальный крутящий момент достигается только при 4000 об/мин и он меньше, чем у соперников – 133 Н·м. По мере роста оборотов мотор становится довольно-таки шумным. Автоматическая 4-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но не слишком быстро. Поэтому по динамике Kia уступает двум другим хэтчбэкам – 13,9 с до 100 км/ч и максимальные 166 км/ч. Да и «аппетит» у него побольше – 8,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном. Rio также предлагают у нас с 1,2-литровым 84-сильным двигателем.

Skoda оснащена новым 1,0-литровым



Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду Citroën довольно щедрое пространство для ног



На втором ряду Rio больше всего места для ног



В Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой

трехцилиндровым турбомотором на 110 л. с. Он обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощущаю турбопауза. Двигатель довольно громкий, а вот вибраций немного. Он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и способствует хорошей динамике. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. Расход топлива самый маленький в тройке: 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на трассе. Fabia также доступен с 95-сильной версией этого турбомотора.

Citroen C3 обеспечивает комфортабельную езду. Его мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Хэтчбэк неплохо маневрирует в городских условиях. Руль очень легкий, но он и не обеспечивает надлежащую обратную связь от колес. У Citroen C3 хорошо проявляют себя тормоза, поэтому замедляется он уверенно. Кроме того, довольно неплохая шумоизоляция, а потому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Kia неплохо маневрирует, а крены кузова в поворотах небольшие. Хотя за это приходится расплачиваться довольно упругой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление стало точнее, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Сцепление с дорогой также неплохое. Кроме того, у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер.

Ходовая Skoda демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Рулевое управление хэтчбэка точное и самое информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая, но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка относительно небольшие. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Kia Rio 1,4 Prestige наиболее доступный из трех хэтчбэков – 444 500 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Citroen C3 1,2 Shine стоит 456 тыс. гривен и привлекает комфортной подвеской. Skoda Fabia 1,0 TSI Style дороже соперников – 477 тыс. гривен, а преимуществами модели являются экономичность и вместительный багажник.



У C3 в распоряжении – 300 л

Объем багажника Kia – 325 л

Багажник Skoda самый большой – 330 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C3	Kia Rio	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1165	1110	1164
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	4065/1725/1450	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2540	2580	2455
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1518/1524	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	141
Объем багажника мин/макс, л	300/922	325/980	330/1150
Диаметр разворота, м	10,7	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1396	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	100 при 6000	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	133 при 4000	200 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	4-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/65 R15	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	13,9	9,8
Максимальная скорость, км/ч	188	166	196
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	8,2	5,4
загородный цикл	4,2	4,9	4,1
смешанный цикл	5,2	6,1	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	456 000	444 500	477 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Pontiac GTO

яркий представитель эпохи



GTO

Тест-Драйв
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



Кабриолет Pontiac GTO 1965 года



Джон ДеЛореан – создатель GTO



С помощью трех двухкамерных карбюраторов мощность 6,4-литрового мотора подняли до 348 л. с.

В 60-х годах в США господствовали большие автомобили с мощными двигателями V8 под капотом. Окрестили их *muscle cars* («мускулистые автомобили») и этот сегмент оказался очень ярким. Одним из самых интересных и самых популярных его представителей был Pontiac GTO. Теперь этой модели исполнилось 55 лет.

Pontiac GTO – детище гениального автомобильного инженера и менеджера Джона ДеЛореана. Именно он в середине 50-х годов смог преобразить марку Pontiac после затяжного кризиса, изменить ее имидж и сделать ее привлекательной для нового поколения американцев.

Молодежь в те времена требовала все больше лошадиных сил под капотом и ДеЛореан взялся за разработку сразу нескольких спортивных моделей. Однако, это решение привело к конфликту с вышестоящим руководством General Motors, запретившим установку на Pontiac моторов рабочим объемом свыше 5,4 л. Дело в том, что право создавать скоростные автомобили отдали Chevrolet и появление мощных Pontiac могло привести к нежелательной конкуренции между двумя подразделениями концерна.

Но ДеЛореан не привык опускать руки. Он решил не проектировать полностью новую модель, а создать заряженную версию 5,2-метрового среднеразмерного Pontiac Tempest. Таким образом, удалось обойти запрет General Motors. Пакет опций назвали GTO – так же, как и знаменитую модель Ferrari. Впрочем, у итальянцев по этому поводу претензий не было.

Pontiac GTO был доступен с кузовами купе и кабриолет и с виду ничем не отличался от стандартного Tempest. Но под его капотом установили новый 6,4-литровый V8. В базовой версии с четырехкамерным карбюратором он развивал 325 л. с., но за доплату была доступна опция Tri-Power. Улучшенная система питания с тремя двухкамерными карбюраторами подняла мощность до 348 л. с. С 4-ступенчатой механической



Pontiac GTO создали, как специальную версию купе и кабриолета Tempest

трансмиссией автомобиль разгонялся до 100 км/ч за 6,6 с и достигал 195 км/ч. Одной лишь прибавкой в мощности дело не обошлось: доработали рулевое управление, подвеску и тормоза, установили новые шины. В салоне появились спортивные сиденья, а за доплату предлагали кондиционер, радио и автоматическую трансмиссию.

Поначалу планировали за год изготовить лимитированную серию из 5000 GTO, но спрос на автомобиль превысил все ожидания. Дело в том, что спортивная версия была всего на 300 долларов дороже стандартного Tempest. За год продали 32 450 авто, и этот успех заставил руководство General Motors изменить точку зрения. С 1965 года GTO стал отдельной моделью. Его немного освежили: установили «двухэтажные» фары и новую решетку радиатора. А мощность мотора подняли до 335 л. с. в стандартной версии и 360 л. с. – в Tri-Power. Изменения помогли увеличить объемы производства более, чем вдвое – до 75 тыс. машин.

А в следующем году количество выпущенных GTO достигло уже 97 тыс. единиц. Модель снова обновили, а с 1967 года начали устанавливать дисковые тормоза передних колес и новый 6,6-литровый двигатель. От системы Tri-Power отказались, но мощность осталась на уровне 360 л. с. Дело в том, что GTO оснастили авиационной технологией динамического наддува Ram Air. Благодаря улучшенной герметизации воздушного фильтра в двигатель поступало больше кислорода и, соответственно, улучшался процесс сгорания топливной смеси. Автомобиль был способен разогнаться до 100 км/ч за 6 с и развивать 200 км/ч, что по тем временам считалось отличным результатом.

Хотя объемы продаж Pontiac GTO и были внушительными, ДеЛореан со своей командой решили не почивать на лаврах и представили в 1968 году второе поколение модели. Автомобиль преобразился: стал более ярким и обтекаемым на вид, обрел оригинальные фары, спрятанные за радиаторной решеткой. Его длину и высоту уменьшили,



В салоне установили спортивные кресла



С 1967 года двигатели стали оснащать системой динамического наддува Ram Air

Pontiac GTO 1967 года





Второе поколение Pontiac GTO, 1968 год

снизились и масса. Двигатель остался прежним: он развивал 350 л. с. в обычной версии и 366 л. с. – с системой Ram Air. Новинку положительно восприняли и за год выпустили 88 тыс. купе и кабриолетов стоимостью 4200 долларов (31 тыс. долларов по нынешнему курсу).

С 1969 года в линейке модели появилась особая модификация The Judge. Отличить ее можно было по 15-дюймовым легкосплавным дискам, полосам на боковинах и заднему спойлеру. Эту версию оснащали исключительно двигателями с Ram Air, а также адаптивным гидроусилителем руля

(одним из первых в мире) и дифференциалом повышенного трения. А через год под капот GTO начали втиснуть огромную 7,4-литровую «восьмерку». Она не была мощнее (360 л. с.), но зато обладала огромным крутящим моментом (680 Н·м), а поэтому была более эластичной и приспособленной



Кабриолет Pontiac GTO 1968 года



Pontiac GTO The Judge 1969 года

для повседневного использования. Но расход топлива в городском цикле порой достигал 35 л/100 км.

С начала 70-х годов развитие muscle cars начало постепенно сбавлять темпы из-за введения новых экологических норм и увеличения страховых сборов со спортивных моделей. Мощности начали постепенно снижаться. Уже в 1971 году 6,6-литровый двигатель GTO развивал 300 л. с., а 7,4-литровый – 335 л. с. Продажи резко снизились до 10 500 машин, даже несмотря на очередную модернизацию. Два года спустя GTO снова перестал быть самостоятельной моделью и превратился в более мощную версию Pontiac Le Mans, а его мощность снизилась до 250 л. с.

Популярность модели упала еще больше, и через год представили новый GTO, построенный на базе модели Ventura. Скромный 5,7-литровый мотор выдавал всего 200 л. с., что, конечно же, не пришлось по душе активным водителям. Да и топливный кризис заставил многих отказаться от покупки прожорливых спортивных автомобилей. К тому же, Джон ДеЛореан к тому времени покинул General Motors. В итоге, после всего 7 тыс. проданных купе было решено отказаться от дальнейшего развития модели.



Pontiac GTO 1970 года оснастили огромным 7,4-литровым V8

Кабриолет Pontiac GTO 1970 года



Pontiac GTO 1971 года





В 1972 году Pontiac GTO стал версией модели LeMans

Однако, ошеломительный успех оригинального GTO не давал покоя руководству Pontiac. В последующие годы предпринималось сразу несколько попыток возродить знаменитую модель. Но ее воскрешение произошло лишь в 2004 году – аккурат к 40-летию юбилею. Новый GTO построили на платформе австралийского Holden Monaro и оснастили двигателями V8 от Chevrolet Corvette – 5,7-литровым 350-сильным и 6,0-литровым 400-сильным. Более мощный вариант разогнался до 100 км/ч за 4,6 с и достигал 280 км/ч. За два года удалось выпустить чуть более 40 тыс. купе и из-за низкого спроса его сняли с производства.

Марка Pontiac канула в Лету – ее ликвидировали в конце 2009 года. Однако старенькие GTO продолжают пользоваться популярностью и порой на аукционах авто в отличном состо стоимость доходит до 100 тыс. долларов. Ведь это одна из культовых моделей эпохи.

Pontiac GTO 1974 года создан на основе модели Ventura



Возрожденный Pontiac GTO выпускали в 2004-2006 годах



Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

www.autosale.kiev.ua



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

COSMOLADY

№11 | ноябрь | 2019 |

Ж У Р Н

Ж Е Н Щ И Н

*Знаки
судьбы*

*Математика
эстетики*

*Wish List
ноября*

*Битва
за детей*

*На старт,
внимание,
живём!*

Юлия Сандлер
**Красота —
это магия**



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