

Тест-Драйв

ДЕКАБРЬ 2019



Ferrari Roma • Opel Crossland X • Jaguar Vision Gran Turismo Coupe • Kia Futuron • Volkswagen ID. Space Vizzion • Hyundai Creta • Renault Captur • BMW M2 CS • Skoda Kamiq GT • Hyundai Grandeur • Audi e-tron Sportback • Ford Mustang Mach-E • Lexus LC 500 Convertible • Aston Martin DBX • McLaren Elva • Skoda Octavia • Tesla Cybertruck • Volkswagen T-Roc R • Renault Zoé • Peugeot 208 • MG HS • Toyota C-HR • Bentley Flying Spur • Chevrolet Corvette C8 Stingray • Mazda CX-3 • Mitsubishi ASX • Suzuki SX4 • Opel Insignia • Peugeot 508 • Skoda Superb • Fiat 500X • Hyundai Kona • Suzuki Vitara • Hyundai Elantra • Mazda 3 • Toyota Corolla

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Тест-драйв
OPEL CROSSLAND X:
для городских джунглей



12

Автосалон
АВТОСАЛОН В ЛОС-АНДЖЕЛЕСЕ-2019:
царство вседорожников



22

Концепт-кар
JAGUAR VISION GRAN TURISMO COUPE:
виртуальный спортсмен



27

Концепт-кар
KIA FUTURON:
взгляд в будущее



30

Концепт-кар
VOLKSWAGEN ID. SPACE VIZZION:
предвестник электрического универсала



36

Премьера
HYUNDAI CRETA:
смена поколений



40

Премьера
BMW M2 CS:
прощальная версия



44

Премьера
SKODA KAMIQ GT:
ярко, молодежно, недорого



48

Премьера
HYUNDAI GRANDEUR:
основательная модернизация



52

Премьера
AUDI E-TRON SPORTBACK:
пополнение в электрической линейке



58

Премьера
FORD MUSTANG MACH-E:
новый этап



62

Премьера
LEXUS LC 500 CONVERTIBLE:
кабриолет премиум-класса



66

Премьера
ASTON MARTIN DBX:
джентльменский вседорожник



70

Премьера
FERRARI ROMA:
современная классика



74

Премьера
MCLAREN ELVA:
трековый снаряд



78

Премьера
SKODA OCTAVIA:
новое поколение к юбилею



84

Премьера
TESLA CYBERTRUCK:
пикап из будущего



90

Премьера
RENAULT CAPTUR:
второе поколение



98

Дебютант
VOLKSWAGEN T-ROC R:
вседорожник с задорным характером



104

Дебютант
RENAULT ZOE:
перезагрузка



112

Дебютант
PEUGEOT 208:
смена поколений



120

Дебютант
MG HS:
новый флагман



128

Дебютант
TOYOTA C-HR:
стильный и экономичный



134

Дебютант
BENTLEY FLYING SPUR:
ода роскоши



140

Дебютант
CHEVROLET CORVETTE C8 STINGRAY:
начало новой эры



148

Сравнительный тест-драйв
MAZDA CX-3, MITSUBISHI ASX И SUZUKI SX4:
сравнение компактных вседорожников



154

Сравнительный тест-драйв
OPEL INSIGNIA, PEUGEOT 508 И SKODA SUPERB:
разнообразный дизельный D-класс



160

Сравнительный тест-драйв
FIAT 500X, HYUNDAI KONA И SUZUKI VITARA:
яркие компактные вседорожники



166

Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI ELANTRA, MAZDA 3 И TOYOTA COROLLA: сравнение седанов C-класса



172

Страницы истории
SAAB:
шведские нонконформисты

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.

Opel Cross

для городских джунглей



sland X



За последнее годы марка Opel пережила большие перемены. Компания стала частью концерна PSA Group и серьезно обновила модельный ряд. Одним из представителей новой линейки является Opel Crossland X. Автомобиль спроектировали как замену компактному мини-вэну Meriva, но выполнили в более популярном сейчас форм-факторе небольшого городского вседорожника.

Новый Opel Crossland X – самый компактный представитель во вседорожной линейке марки: 4212 мм в длину при колесной базе в 2604 мм. При этом автомобиль достаточно легкий – 1234 кг. Разрабатывали модель уже под крылом PSA Group, а потому платформа у нее общая с Citroen C3 Aircross и C4 Cactus.

Crossland X выдержан в новом фирменном стиле Opel. У автомобиля приятный сдержанный дизайн с короткими свесами кузова и оригинальной хромированной окантовкой линии крыши. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а продолговатые фары дополнены Г-образными ходовыми огнями. В бампере заметен продолговатый воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а боковины украшены выштамповками. Тестируемый автомобиль оснащен 16-дюймовыми легкосплавными дисками, а еще щеголяет стильным двухцветным окрасом. Пятая дверь выполнена прикрыта сверху спойлером, а фонари высоко посажены.

Отделку салона Opel Crossland X разбавляют оранжевые швы. Трехспицевое рулевое колесо с небольшой ступичной накладкой знакомо по Opel Astra, а его обод обшит кожей уже. На него вынесены кнопки управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель. Спидометр и тахометр



разделены дисплеем бортового компьютера, а также указателями уровня топлива в баке и температуры двигателя.

Широкая центральная панель немного повернута к водителю, а большую ее часть занимает 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и пользоваться ими на ощупь несложно. Ниже находятся разъемы USB и

даже беспроводная зарядка для смартфонов. У Opel Crossland X довольно вместительный перчаточный ящик и небольшая ниша слева от руля.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у сиденья водителя. Передние кресла мягкие и удобные, да и боковая поддержка у них неплохая. Они оснащены подогревом, как и руль с лобовым стеклом,





что очень кстати в холодную погоду (стекло, кстати, оттаивает очень быстро). Посадка довольно высокая и обзорность в основном хорошая. Разве что толстые передние стойки немного ее ограничивают.

У водителя на кресле предусмотрен узкий откидной подлокотник. На центральном тоннеле – пара подстаканников и запираемый небольшой отсек для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног и

над головой вполне приличное, по меркам автомобилей этого класса. К тому же, сиденья оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 150 мм). Ширина салона позволяет поместиться сзади троим взрослым средней комплекции.

В зависимости от положения задних кресел объем багажника составляет 410-520 л. Если же их сложить (в соотношении 2:1:2), то получится 1255-литровый отсек. Пол в

багажнике двухуровневый, а под ним – запасное колесо-докатка.

Тестовый Opel Crossland X во флагманской версии Innovation получил систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистему, круиз-контроль, камеру заднего вида, парктроник, связь Bluetooth, спутниковую навигацию. Также предусмо-









трены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии распознавания дорожных знаков, контроля «слепых» зон и соблюдения полосы движения.

В Украине модель предложена только с 1,2-литровым трехцилиндровым бензиновым турбомотором мощностью 110 л. с. Двигатель на удивление резвый и в городе его более, чем достаточно. Максимальный крутящий момент в 205 Н·м достигается при 1500 об/мин, хотя по-настоящему подхват ощущается с 2000 об/мин. Мотор не нужно особо раскручивать – в среднем диапазоне оборотов тяги вполне хватает. Разгон до 100 км/ч занимает 10,9 с, а максимальная скорость составляет 187 км/ч. Также двигатель на удивление тихий и плавный, причем даже если его раскручивать. Вседорожник расходует 8,3 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном, причем в реальных условиях расход фактически совпал с паспортным.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает достаточно быстро, хотя на малых скоростях переключения передач порой происходят с толчками. Есть у «авто-

мата» и ручной режим. Crossland X исключительно переднеприводной, а его клиренс в 178 мм вполне хватает в большинстве случаев.

Opel Crossland X ставит на первое место комфорт и неплохо чувствует себя на наших дорогах. Мягкая и длинноходая подвеска плавно и тихо поглощает большинство дорожных неровностей. Способствует комфорту и высокопрофильная резина 205/60 R16. У вседорожника также очень хорошая (по меркам класса) шумоизоляция салона. Рулевое управление легкое, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. При этом Crossland X неплохо маневрирует и мало кренится в поворотах. Привыкания требует разве что короткоходная педаль тормоза, хотя благодаря ей замедляется автомобиль уверенно.

Город – стихия Opel Crossland X: автомобиль небольшой, маневренный и при этом практичный и вместительный. В Украине базовая версия стоит от 467 800 гривен, а самый дорогой вариант Innovation обойдется в 535 тыс. гривен.



Технические характеристики Opel Crossland X

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1234
Длина/ширина/высота, мм	4212/1765/1605
Колесная база, мм	2604
Колея передняя/задняя, мм	1513/1491
Клиренс (дорожный просвет), мм	178
Объем багажника, л	410/1255
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1199
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	187
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,3
загородный цикл	4,9
смешанный цикл	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	535 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Автосалон в Лос-Анджелесе-2019

царство вседорожников

Долгое время крупнейшим международным автосалоном на североамериканском континенте был Детройтский NAIAS. Однако времена меняются и другие автошоу постепенно также становятся масштабнее. Например, нынешний автосалон в Лос-Анджелесе стал крупнейшим в своей истории, а проводят его с 1907 года.

В общей сложности в Калифорнии состоялось 65 мировых и североамериканских премьер. В павильонах площадью 70 тыс. кв. м выставили свыше тысячи различных

автомобилей.

Автосалон в Лос-Анджелесе проходит с 22 ноября до 1 декабря, однако основные презентации новинок состоялись чуть раньше – в рамках масштабной конференции AutoMobility. Она собрала представителей отрасли, экспертов и ученых, чтобы обговорить будущее автомобилестроения и дорожного движения.

Подавляющее большинство новинок автошоу в Лос-Анджелесе 2019 года – вседорожники. Причем, они были самыми разными. На выставку привезли как электрические

Ford Mustang Mach-E и Audi e-tron Sportback, так и сверхмощные BMW X5 M, Mercedes-AMG GLE63 и Audi RS Q8 с бензиновыми V8. Все-таки вкусы американцев не меняются. Хотя, конечно, показали в солнечной Калифорнии и кабриолеты, и спортивные модели.

А еще Лос-Анджелесский автосалон немыслим без обширной шоу-программы. Все-таки близость Голливуда обязывает, а потому посетители могут не только увидеть последние автомобильные новинки, но и развлечься.

Audi

Главной новинкой немецкой марки в Лос-Анджелесе стал электромобиль Audi e-tron Sportback. От стандартного e-tron новичок отличается аркообразной формой крыши и спойлером на пятой двери. Широкая хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается со стреловидными фарами со светодиодной матричной оптикой. В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана. Объем багажника составляет 615 л. Стартовый вариант First Edition получил кожаный салон, электропривод сидений, Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения. Электромобиль Audi предлагают в двух версиях – мощностью 313 и 408 л. с. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 200 км/ч, а его запас хода составляет 466 км. Продажи Audi e-tron Sportback стартуют весной по цене от 71 тыс. евро.

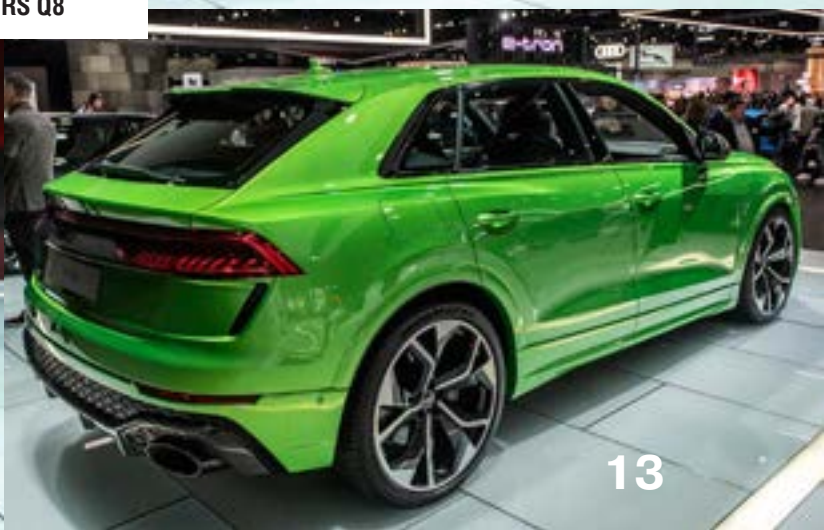
Вседорожник Audi Q8 получил заряженную RS-версию. Главное ее достоинство – 4,0-литровый турбированный V8 мощностью 600 л. с., дополненный небольшой гибридной установкой. С 8-ступенчатым «автоматом» разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 305 км/ч. Автомобиль даже установил рекорд Нюрбургринга для вседорожников – 7:42,25. Оснащение включает управляемые задние колеса, пневмоподвеску, адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости, а за доплату предлагают даже карбоново-керамические тормоза. Узнать новый Audi RS Q8 можно по новой решетке радиатора, обвесу, 22-дюймовым колесным дискам и широким выхлопным трубам. Салон декорирован кожей и алькантарой, появились спортивные сиденья и руль. Цена вседорожника – 127 тыс. евро.



Audi e-tron Sportback



Audi RS Q8





BMW 2 Series Gran Coupe



BMW X5 M



BMW

Линейку BMW 2 Series расширил спортивный седан Gran Coupe. Автомобиль длиной 4,5 м отличается динамичным дизайном с покатой крышей, высокой оконной линией и заостренной задней частью. Уж в базовой версии оптика является светодиодной. В салоне традиционно для BMW центральная панель повернута к водителю. Седан получил цифровую панель приборов и 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Данные проецируются и на лобовое стекло. Объем багажника равен 430 л. Базовая комплектация включает систему автоматического торможения и камеру заднего вида. На первых порах предложат 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. Есть версии с передним и полным приводом. Цена седана начинается с 32 тыс. евро.

Также в Лос-Анджелесе показали заряженные BMW X5 M и X6 M нового поколения. Вседорожники сохранили 4,4-литровый турбированный V8, но его мощность подняли до 600 л. с. в стандартной версии и 625 л. с. – в варианте Competition. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 290 км/ч. Полный привод дополнили активным дифференциалом, оснащение также включает адаптивные амортизаторы, увеличенные тормоза и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Узнать BMW X5 M и X6 M можно по увеличенным воздухозаборникам, аэродинамическому обвесу, 21-дюймовым дискам и «жабрам» в боковинах. В салоне установили спортивные сиденья и новый рычаг трансмиссии. Цена BMW X5 M начинается со 105 тыс. долларов, а X6 M – со 108,5 тыс.



BMW X6 M



Chevrolet

Chevrolet TrailBlazer возродили в полностью новом образе – теперь это компактный внедорожник для города по цене от 20 тыс. долларов. У автомобиля выразительный дизайн с мускулистыми расширенными крыльями и рельефными боковинами. Разделенная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой. В салоне приборы глубоко врезаны в панель, установлен и большой 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Все Chevrolet TrailBlazer оснащены камерой заднего вида, системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения. На первых порах внедорожник получит 1,3-литровый 157-сильный бензиновый турбомотор и 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а позже появится 1,2-литровая версия. Привод может быть передним или полным.



Chevrolet Trailblazer



Ford

Одной из главных новинок Лос-Анджелеса стал электромобиль Ford Mustang Mach-E. Внедорожник длиной 4,7 м не зря назвали Mustang – спереди и сзади он очень напоминает знаменитые купе и кабриолет. У него купеобразный профиль с аркообразной крышей и мускулистыми расширенными крыльями. В салоне обращает на себя внимание большой 15,5-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. В отделке использована синтетическая кожа, ведь в Ford поддержали защитников животных. У внедорожника два багажника – 139-литровый спереди и 821-литровый сзади. В перечне опций есть – доступ в салон со смартфона, подогрев руля, адаптивные амортизаторы и аудиосистема с 10 динамиками. Ford Mustang Mach-E предложат в модификациях мощностью 258, 282, 336 и 465 л. с. Самый мощный электромобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с. В базовой версии запас хода составляет 338 км, а в самой «дальнобойной» – 483 км. Привод может быть задним или полным. Цены стартуют с 43 тыс. долларов.



Ford Mustang Mach-E





Hyundai Vision T

Hyundai

Концепт-кар Hyundai Vision T подсказывает, каким будет новое поколение вседорожника Tucson. Автомобиль длиной 4,6 м и с колесной базой в 2,8 м отличается рубленым дизайном, а его крыша выполнена аркообразной. Светодиодная передняя оптика спрятана в широкую решетку радиатора. У автомобиля выраженные расширенные колесные арки и большой спойлер на крыше. Фонари растянuty на всю ширину кузова. Hyundai Vision T является заряжаемым гибридом и намекает, что такая силовая установка может появиться и у серийного Tucson.



Karma

Концептуальное купе Karma SC2 показывает направление развития американского производителя гибридов. В отличие от серийных Karma, этот автомобиль является электромобилем. Его два электромотора развивают 1100 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 1,9 с. Запас хода SC2 составляет 560 км. Купе привлекает стремительным дизайном с длинным капотом, выраженным «носом» и сдвинутым назад салоном. Двери поднимаются вверх, а вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры. В отделке салона использованы кожа и карбон. Приборной панелью служит дисплей, а сиденья разделены высокой центральной консолью. Karma SC2 также получил автопилот, причем способен записывать на видео поездки в автономном режиме.



Karma SC2





Kia

Новый внедорожник Kia Seltos займет нишу между моделями Stonic и Sportage. У 4,3-метрового автомобиля довольно выразительный дизайн с высоким капотом, широкой решеткой радиатора и светодиодными фарами сложной формы. Колесные арки расширены, а изогнутая оконная линия обрамлена хромированным молдингом. В салоне установлен большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей, а в более дорогих версиях информация проецируется на лобовое стекло. Среди опций есть подогрев руля и вентиляция передних сидений. Kia Seltos будут оснащать 2,0-литровой 150-сильной атмосферной бензиновой «четверкой», 1,6-литровым 177-сильным турбомотором или 136-сильным турбодизелем объемом 1,6 л. Предложат версии с передним и полным приводом. Также в Лос-Анджелесе показали концептуальные версии повышенной проходимости Seltos X-Line. Цена Kia Seltos – от 22 тыс. долларов.



Kia Seltos X-Line



THE NEW LC CONVERTIBLE



Lexus LC 500 Convertible

Lexus

У купе Lexus LC появился собрат без крыши. Кабриолет сохраняет клиновидный дизайн с длинным капотом, огромной веретенообразной решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. Мягкий верх складывается с помощью электропривода за 15 с. В отделке салона использованы кожа, алькантара и полированный алюминий. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а центральная панель увенчана часами и 12,3-дюймовым экраном мультимедийной системы. Пока предложен только вариант LC 500 с 5,0-литровым V8 мощностью 471 л. с., но позже появится еще и 355-сильная гибридная версия. Цена кабриолета Lexus LC составит от 100 тыс. долларов.

THE NEW LC CONVERTIBLE



Mini

Mini John Cooper Works GP – самый мощный и самый быстрый автомобиль в истории марки. Его 2,0-литровый турбомотор развивает 306 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 450 Нм. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость составляет 265 км/ч. У хэтчбэка перенастроены рулевое управление и подвеска, установлен и дифференциал повышенного трения. Отличается Mini John Cooper Works GP аэродинамическим обвесом, расширенными крыльями и спойлером на крыше, а в салоне появились спортивные кресла. Всего выпустят 3000 таких авто по цене в 45 750 долларов.



Mini John Cooper Works GP





Mercedes-AMG GLE63



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz GLE и GLS получили заряженные версии от AMG. Оба вседорожника оснащены 4,0-литровым турбированным V8, развивающим 571 л. с. в обычной версии и 612 л. с. – в варианте S. Еще 22 л. с. добавляет гибридная установка. GLE63 S разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с, а GLS 63 S – за 4,2 с. Максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 280 км/ч. У автомобилей перенастроена ходовая и установлены более эффективные тормоза. Узнать новые Mercedes-AMG можно по широкой решетке радиатора и аэродинамическому обвесу, а в салоне установлены спортивные сиденья и руль.



Mercedes-AMG GLS63





Nissan Sentra

Nissan

Nissan Sentra нового поколения радикально преобразился. Теперь это спортивный седан с длинным капотом, высокой оконной линией и аркообразной крышей. Фирменная V-образная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В салоне у руля обод скошен снизу, а передняя панель напоминает распростерты крылья. Появился и большой 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Новые передние сиденья снижают нагрузку на спину. Базовая комплектация теперь включает 10 подушек безопасности, систему доступа без ключа, технологии автоматического торможения и слежения за усталостью водителя. Новый Nissan Sentra оснащают 2,0-литровым бензиновым двигателем мощностью 152 л. с. и бесступенчатым вариатором.

Toyota

Toyota RAV4 Prime – флагманская и самая мощная модификация внедорожника. И это заряжаемый гибрид: 2,5-литровая бензиновая «четверка» и два электромотора суммарно развивают 306 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с и при этом до 63 км автомобиль может проехать на электротяге. Расход топлива пока не оглашен, но известно, что это будет самый экономичный RAV4. Отличить гибрид Toyota можно по аэродинамическому обвесу, увеличенному переднему воздухозаборнику и 18-дюймовым легкосплавным дискам. Комплектацию дополнили электроприводы водительского кресла и пятой двери.

Седан Toyota Camry получил полный привод. Трансмиссию позаимствовали у RAV4 и она доступна только с 2,5-литровым двигателем мощностью 208 л. с. Оснащение полноприводной Camry дополнили подогрев сидений и руля.



Toyota Camry AWD



Toyota RAV4 Prime





Volkswagen Atlas Cross Sport

Volkswagen

Вседорожник Volkswagen Atlas получил пятиместный вариант Cross Sport. При длине в 4966 мм он короче стандартной модели, но сохранил такую же колесную базу в 2980 мм. Отличить Volkswagen Atlas Cross Sport можно по увеличенному углу наклона задних стоек крыши и спойлеру на верхней кромке пятой двери. Кроме того, увеличен воздухозаборник в переднем бампере. В салоне установлено новое трехспицевое рулевое колесо, а внутренняя отделка более дорогая. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический

дисплей. Базовое оснащение расширили Wi-Fi, системы автоматического замедления и мониторинга «слепых» зон, а среди опций появились беспроводная зарядка для смартфонов и вентиляция передних сидений. На выбор предлагают 2,0-литровый 240-сильный турбомотор и 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 280 л. с. Привод может быть передним или полным. Цена Volkswagen Atlas Cross Sport – от 33 тыс. долларов.

Концепт-кар Volkswagen ID. Space Vizzion – предвестник электрического универсала. Автомобиль достигает почти 5 м в длину и отличается элегантным дизайном с плав-

ными формами кузова. Светодиодными являются не только фары, но и подсветка фальшрадиаторной решетки. В салоне отделка выполнена из экологически чистых материалов. Показания приборов выведены на небольшой экран, а вот сенсорный дисплей мультимедийной системы большой – 15,5-дюймовый. Передние сиденья разделены высоким тоннелем. Volkswagen ID. Space Vizzion предложат в двух версиях – с одним мотором мощностью 275 л. с. или с двумя на 360 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с. Аккумуляторная батарея на 82 кВт·ч обеспечивает запас хода в 483 км.



Volkswagen ID Space Vizzion





Jaguar V8 Gran Turismo



Vision Crismo Coupe

виртуальный спортсмен



В последнее время разные автопроизводители создают виртуальные автомобили. Их никогда не воплотят в металле, но каждый желающий способен испытать такие машины в компьютерных играх. Теперь пришла очередь Jaguar – представлен спортивный Vision Gran Turismo Coupe.

Новый Jaguar Vision Gran Turismo Coupe – двухместное спортивное купе с очень изящным дизайном в духе Jaguar D-Type 1954 года. Конструкция также схожая: в основе авто лежит монокок, хотя современный – карбоновый. У купе длинный

капот и плавные обводы кузова. Автомобиль широкий и низкий, а потому кажется распластанным по земле. Площадь остекления небольшая, а вместо дверей – откидной колпак, как в самолете. Сзади обращает на себя внимание необычное регулируемое антикрыло с выдвижными секциями.

В салоне господствует спартанский стиль. Водителя и пассажира разделяет высокая центральная панель. Руль приплюснут сверху и снизу, а показания проецируются на прозрачный стеклянный экран. Купе также снабжено системой искусственного интеллекта, способной поддерживать раз-

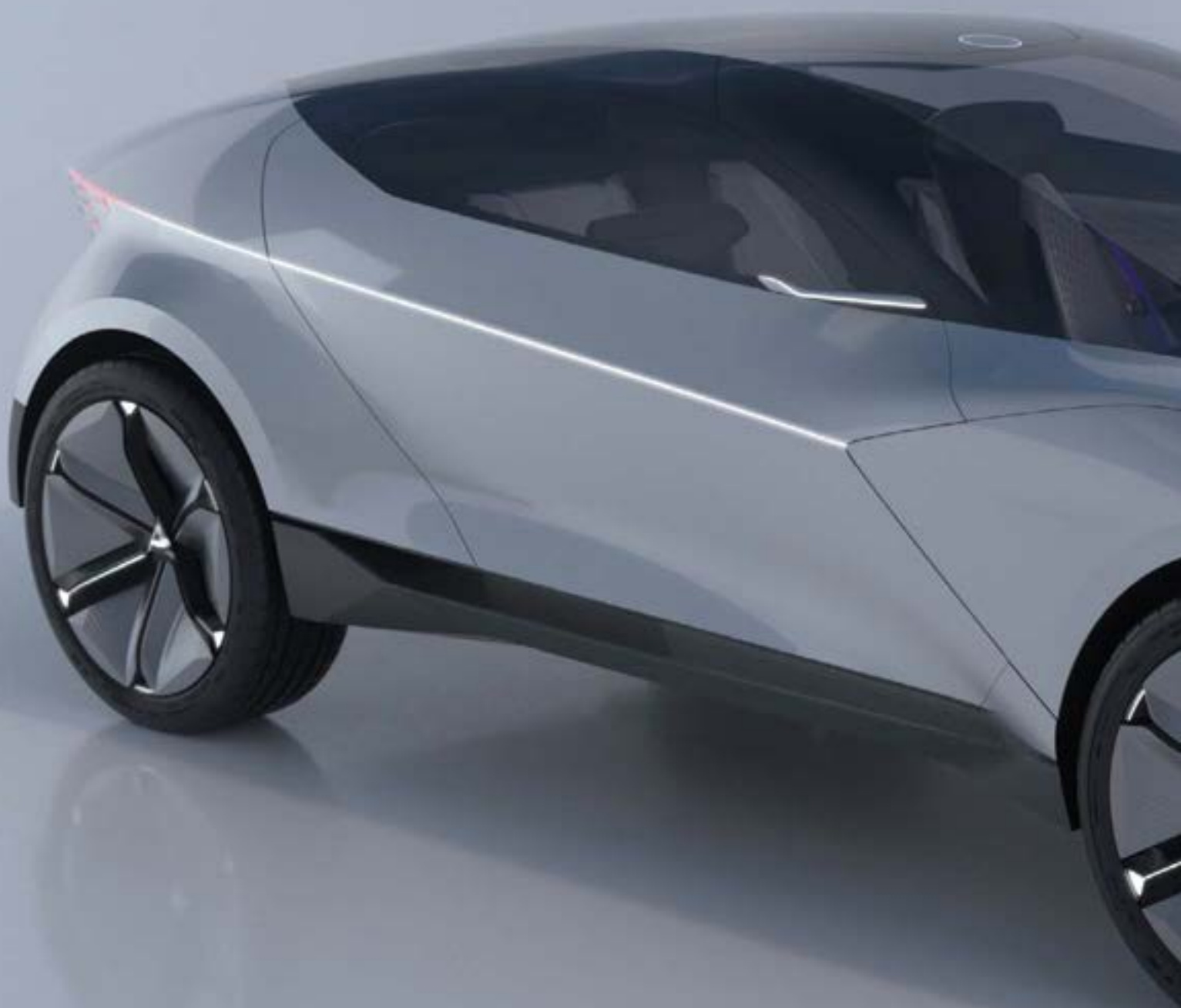
говор с водителем.

Jaguar Vision Gran Turismo Coupe полноприводной и оснащен тремя электромоторами (двумя сзади и одним спереди) общей мощностью 1020 л. с. и с крутящим моментом в 1200 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает менее 2 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч.

С ноября купе Jaguar можно будет скачать для игры Gran Turismo. Что касается реального автомобиля, то его пока не планируют строить.







Kia Futuron

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ





В ближайшие годы Kia планирует расширять линейку электромобилей. Предваряют их электрические концепт-кары – такие, как Kia Futuron, представленный на выставке China International Import Expo в Шанхае.

Kia Futuron – прототип спортивного вседорожного купе. Автомобиль достигает 4850 мм в длину и 1550 мм в высоту при колесной базе в 3000 мм. При его создании дизайнеры поглядывали на летающие тарелки из фантастических фильмов. Его прозрачная крыша выполнена в виде купола, а устоев большие углы наклона. У Futuron

очень длинный капот и заостренный «нос», а светодиодная оптика напоминает чешую дракона. Также на кузове предусмотрена подсветка, которая включается автоматически при приближении водителя. Двери автомобиля поднимаются вверх. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры. Подчеркивают профиль 21-дюймовые колесные диски с улучшенной аэродинамикой. Задняя часть слегка приподнята и выполнена зауженной.

В салоне передняя панель выполнена рельефной, а центральная панель – выпуклая. Руль напоминает штурвал, а прямо на нем

установлен дисплей цифровой панели приборов. Также в салоне предусмотрены еще несколько экранов на передней панели и в дверях. Ковшеобразные передние сиденья выполнены из гибких материалов и могут раскладываться. Дело в том, что Kia Futuron получил автопилот и в автономном режиме можно путешествовать полулежа.

Вседорожник оснащен четырьмя электромоторами – по одному на каждое колесо. Таким образом реализован полный привод, хотя характеристики вседорожника не разглашают.





Volkswagen Space Vizzion



предвестник

ID.

on



электрического универсала







Volkswagen уже начал производство первой электрического «семейства» ID. Уже известно, что в линейке будут седаны, хетчбэки, мини-вэны и вседорожники. А теперь подготовили еще и универсал Volkswagen ID. Space Vizzion.

Новый Volkswagen ID. Space Vizzion достигает 4958 мм в длину, 1897 мм в ширину и 1529 мм в высоту. Универсал и отличается весьма элегантным дизайном. У него плавные обводы кузова и высокая оконная линия. Светодиодные не только фары (с матричной оптикой), но и подсветка фальшрадиаторной решетки. Дверные ручки выполнены выдвижными. На крыше установлен спойлер,

а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использованы экологически чистые материалы. Двухспицевый руль приплюснут сверху и снизу, а кнопки на нем сенсорные. Показания приборов выведены на небольшой экранчик, зато сенсорный дисплей мультимедийной системы большой – 15,5-дюймовый. Интересно, что некоторая информация передается посредством светодиодной индикации. Передние сиденья разделены высоким центральным тоннелем. В багажнике под полом спрятаны два электрических скейта.

Передние колеса приводит в движение 102-сильный электромотор, а задние –

278-сильный. Таким образом реализован полный привод и суммарно получается мощность в 340 л. с. Электромобиль Volkswagen разгоняется до 100 км/ч за 5,4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 175 км/ч.

Аккумуляторная батарея на 82 кВт·ч обеспечивает запас хода в 483 км. Пополнить заряд на 80% можно всего за полчаса, если использовать устройство быстрой зарядки.

Премьера Volkswagen ID. Space Vizzion состоялась на автошоу в Лос-Анджелесе. Серийный электрический универсал стоит ждать в 2021 году.





Hyundai



Creta

смена поколений





Компактный вседорожник Hyundai Creta появился в 2014 году. Модель получилась довольно-таки успешной и особо высоким спросом пользуется в развивающихся странах – Восточной Европе, Индии и Китае. Именно в Поднебесной и дебютировало второе поколение Hyundai Creta.

Новый Hyundai Creta подрос до 4320 мм в длину и 1790 мм в ширину при колесной базе в 2610 мм, но при этом стал чуть ниже – 1615 мм. Дизайн вседорожника преобразился и стал гораздо выразительнее. Его широкая решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой. Оконную линию сделали выше, боковины стали более про-

филированными, а крылья расширили. Сзади обращают на себя внимание фонари сложной формы. На крыше установлен не-маленький спойлер.

В отделке салона использованы более качественные материалы, а общий стиль стал более современным. Обод руля стал плоским снизу. Показания приборов теперь выведены на дисплей, причем уже в базовой версии. Большую часть наклоненной центральной панели занимает 10,4-дюймовый сенсорный экран планшетного формата, а количество переключателей там уменьшено. Объем багажника увеличен до 444 л. Список опций дополнили камеры кругового обзора,

система проецирования данных на лобовое стекло и беспроводная зарядка для смартфонов.

На первых порах Hyundai Creta получит только 1,5-литровый бензиновый двигатель мощностью 115 л. с. Позже появятся 2,0-литровая 150-сильная «четверка» и 1,6-литровый турбодизель на 136 л. с. Можно будет выбрать 6-ступенчатые механическую или автоматическую трансмиссию, передний либо полный привод.

Новый Hyundai Creta уже поступил в продажу в Китае. Там он стоит в эквиваленте 20 тыс. долларов за базовую версию.





BMW M2



2CS

прощальная версия





Нынешнее поколение купе BMW 2 Series доживает последние месяцы на конвейере. Вскоре появится его преемник, а пока подготовили прощальную заряженную версию BMW M2 CS.

Главное отличие BMW M2 CS – доработанная 3,0-литровая бензиновая «шестерка» с турбонаддувом. Теперь она развивает 450 л. с. при 65250 об/мин – это больше, чем у старшего брата M4. Пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2350–5200 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке 280 км/ч. При этом расход топлива небольшой – всего 9,6 л/100 км в смешанном цикле. За сочный звук двигателя отвечает новая

выхлопная система с перепускным клапаном.

Новое купе предлагают с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Обязательными являются активный задний дифференциал повышенного трения, адаптивные амортизаторы и система настроек шасси. Рулевое управление перенастроено, а рычаги и пружины подвески позаимствованы у того же BMW M4. Также установлены увеличенные тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 380 мм – сзади.

BMW M2 CS можно отличить по воздухозаборнику на капоте и карбоновому заднему спойлеру. В целях снижения веса из углеволокна выполнены капот и крыша.

Также несколько изменен аэродинамический обвес. Также заметны новые 19-дюймовые литые диски с покрышками размером 245/35 R19 спереди и 265/35 R19 сзади. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Салон декорирован кожей, карбоном и алькантарой. Как и у стандартного BMW M2, установлены спортивное рулевое колесо и особая панель приборов. Но теперь появились еще и новые передние сиденья с интегрированными подголовниками улучшенной боковой поддержки.

Новый BMW M2 CS выпускают ограниченной серией из 2200 автомобилей. Стоимость купе составит 95 тыс. евро.







Skoda Kamiq



GT

ярко, молодежно, недорого



Компания Skoda продолжает активно развивать свою вседорожную линейку. Самым маленьким ее представителем является Skoda Kamiq. Теперь у него появился более яркий молодежный собрат Kamiq GT.

Новая Skoda Kamiq GT достигает 4410 мм в длину и 1781 мм в ширину при колесной базе в 2610 мм. Граненый дизайн выдержан в духе собратьев. Фирменная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а «нос» увенчан логотипом Skoda. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными. У Kamiq GT стремитель-

ный профиль с покатой крышей и высокой оконной линией. Наклоненные на большой угол задние стойки декорированы хромом. Узкое заднее стекло прикрыто немаленьким спойлером. По краям кузова сзади установлены изогнутые фонари.

Отделка салона разбавлена серебристыми накладками с логотипами GT. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле и помещены в отдельные колодцы, а разделяет их экран бортового компьютера. Установлены спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. В более дорогих версиях предусмотрен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы.

Также комплектация Skoda Kamiq GT может включать систему доступа без ключа, панорамную крышу, климат-контроль и круиз-контроль.

Поначалу для Skoda Kamiq GT предложат на выбор два двигателя. Атмосферная бензиновая «четверка» объемом 1,5 л развивает 110 л. с., а 1,2-литровый турбомотор – 115 л. с. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии, а вот привод пока будет только передним.

Новая Skoda Kamiq GT поступит в продажу с декабря, причем сначала вседорожник появится в Китае. Ожидается, что стоит автомобиль будет от 15 тыс. долларов.





Hyundai C



0

Grandeur



основательная модернизация





Седан Hyundai Grandeur представляет корейскую марку в Е-классе с 1986 года. С 2016 года в производстве уже шестое поколение модели и теперь пришло время для ее плановой модернизации. Причем, она вышла весьма радикальной.

В дизайне по-прежнему преобладают плавные формы, но передняя часть автомобиля полностью новая и более выразительная. У него огромная «пасть» решетки радиатора и тоненький воздухозаборник внизу. Раскосые фары могут быть полностью светодиодными. Сзади в крышку багажника интегрирован спойлер, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне Hyundai Grandeur изменения не менее существенные. Новое четырехспицевое рулевое колесо знакомо по седану Sonata. Передняя панель полностью новая, а показания приборов теперь выведены на дисплей. С наклоненной центральной панели пропал циферблат часов, зато диагональ сенсорно-

го дисплея увеличена до 12,3 дюймов. Ниже появился небольшой монитор блока климат-контроля. Вместо рычага автоматической трансмиссии теперь предусмотрен набор кнопок. Перечень опций включает систему проецирования данных на лобовое стекло, аудиосистему JBL с 12 динамиками, панорамную крышу, электропривод, подогрев и вентиляцию сидений.

У Hyundai Grandeur теперь новый базовый двигатель – 2,5-литровая бензиновая «четверка» мощностью 198 л. с. Выше в иерархии – 3,0-литровый 266-сильный V6, который может работать как на бензине, так и на газе. Есть и 204-сильная гибридная версия с 2,4-литровым бензиновым двигателем и электромотором. Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Новый Hyundai Grandeur уже доступен на родине, в Южной Корее. Там он стоит примерно от 38 тыс. долларов.



Audi e-tron

пополнени



n Sportback

е в электрической линейке









В прошлом году в линейке Audi появился первый электромобиль e-tron. Теперь у внедорожника появилась более динамичная версия Sportback. Презентовали новинку на автосалоне в Лос-Анджелесе.

Новый Audi e-tron Sportback достигает 4,9 м в длину при колесной базе в 2,9 м. Он отличается от собрата в профиль благодаря купеобразной ниспадающей крыше. Пятая дверь дополнена спойлером. В остальном у внедорожника традиционный для новых моделей немецкой марки граненый дизайн. Широкая хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается со стреловидными фарами. Передняя оптика, кстати не просто светодиодной, но и матричной. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса предложены за доплату. Задние крылья внедорожника

слегка расширены. Фонари растянуты на всю ширину кузова

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара. Четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у седана А8. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. На центральной панели установлены сразу два экрана: верхний 10,1-дюймовый – отведен для навигации и мультимедиа, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду места над головой на 20 мм меньше, чем в стандартном e-tron, а объем багажника уменьшен до 615 л.

Поначалу в продажу запустят самый дорогой вариант First Edition. Он получил кожаный салон, электропривод сидений, Wi-Fi,

камеры кругового обзора, панорамную крышу, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения. Среди опций есть система ночного видения, пневмоподвеска, вентиляция и массаж передних кресел. Зеркала заднего вида можно заменить камерами.

Электромобиль Audi e-tron Sportback предложат в двух версиях. Начальный вариант получил два мотора общей мощностью 313 л. с. и аккумуляторную батарею емкостью 71 кВт·ч. Он разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и развивают 190 км/ч, а его запас хода равен 347 км. Более мощная 408-сильная модификация с батареей на 95 кВт·ч достигает 100 км/ч за 5,7 с и может проехать 466 км без подзарядки.

Новый Audi e-tron Sportback поступит в продажу с весны. Стоимость электромобиля в Европе – от 71 тыс. евро.







Ford Mustang Mach-E

НОВЫЙ ЭТАП

tang





Автогиганты активизируют разработку электромобилей и готовят новые модели. Вслед за концернами Volkswagen и Daimler в гонку включился и Ford. Конечно, в его линейке уже есть электрический Focus, но первым электромобилем специальной постройки стал новый Mustang Mach-E. По-видимому, вскоре Mustang выделят в отдельное новое «семейство» моделей.

Хотя с оригинальным Mustang новый электромобиль Ford имеет немного общего. Это купеобразный вседорожник длиной 4724 мм, шириной 1880 мм и высотой 1600 мм. Конечно, спереди и особенно сзади он напоминает купе и кабриолет Ford Mustang и даже логотипы в виде жеребцов есть, но платформа у него совсем другая. Дизайн

получился весьма ярким – с мускулистыми расширенными крыльями и аркообразной линией крыши. На выбор предлагают колесные диски диаметром от 18 до 20 дюймов.

Салон, наоборот, получился весьма самобытным и влияние Mustang здесь не ощущается. У автомобиля цифровая панель приборов и большой 15,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. К слову, кожа в отделке синтетическая, ведь в Ford решили поддержать защитников животных. У Mustang Mach-E два багажника – 139-литровый передний и 821-литровый задний. Среди доступных опций – беспроводной доступ со смартфона, панорамная крыша, подогрев руля, адаптивные амортизаторы и аудиосистема Bang & Olufsen с 10 динамиками.

Ford Mustang Mach-E предлагают в нескольких вариантах по мощности – 258, 282, 336 и 465 л. с. Начальная версия разгоняется до 100 км/ч за 6 с, а самая мощная – за 3,5 с. С самой доступной аккумуляторной батареей на 75,7 кВт·ч запас хода составляет 338 км с полным приводом и 370 км – с задним. С более емкой батареей на 98,8 кВт·ч получается 435 и 483 км, соответственно.

Новый Ford Mustang Mach-E поступит в продажу только с начала 2021 года по цене от 43 тыс. долларов. Однако предварительные заказы на электромобиль уже начали принимать. Mustang Mach-E открывает новый этап в истории Ford и обозначает начало электрификации линейки.





Lex



Aurus LC 500 Convertible

кабриолет премиум-класса





С момента основания Lexus в линейке марки присутствовали дорогие туристические модели. Сначала в 1991 году представили купе SC 400, затем на смену ему пришел купе-кабриолет SC 430. А вот его преемника решили предложить в двух версиях: в 2016 году появилось купе, а теперь к нему присоединился кабриолет.

Новый Lexus LC Convertible с виду практически полностью повторяет предсерийный концепт-кар. Автомобиль длиной 4760 мм и шириной 1920 кажется распластанным над дорогой. У него выраженный клиновидный силуэт с большим углом наклона лобового стекла. Конечно, присутствуют и фирменные черты современных Lexus – огромная веретенообразная решетка радиатора, узкие светодиодные фары и стреловидные ходовые огни. Стандартные колесные диски –

21-дюймовые. Оригинально смотрятся Г-образные фонари, а крышка багажника увенчана заостренным спойлером. Мягкая тканевая крыша складывается за 15 секунд на скорости до 50 км/ч.

В отделке салона Lexus LC сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель увенчана часами и 12,3-дюймовым экраном мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. Спортивные передние кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В базовой комплектации присутствуют адаптивный круиз-контроль с функциями движения в пробках и автоматического замедления, системы мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения.

Сначала представили Lexus LC 500 Convertible с 5,0-литровым бензиновым V8 с непосредственным впрыском топлива. Его мощность – 471 л. с., а максимальный крутящий момент – 527 Н·м. С 10-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает около 4,5 с, а максимальная скорость составляет примерно 270 км/ч. Позже представят 355-сильный гибридный вариант.

В конструкции кабриолета широко использованы алюминиевые сплавы и карбон. Оснащение включает адаптивные амортизаторы, а за доплату доступен дифференциал повышенного трения.

Новый Lexus LC Convertible показали на автошоу в Лос-Анджелесе. Продажи кабриолета стартуют в 2020 году по цене примерно от 100 тыс. долларов.





Aston Mart

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ ВСЕДОР



Lin DBX

ОЖНИК





Популярность внедорожников с каждым годом становится все больше. Если в 2002 году появление Porsche Cayenne стало сенсацией, то теперь подобные модели есть и у Bentley, и у Rolls-Royce, и даже у Lamborghini. К ним присоединился и новый Aston Martin DBX – внедорожный первенец британской марки. Представили его в Китае, ведь это один из ключевых рынков для дорогих внедорожников.

Aston Martin DBX достигает 5039 мм в длину при колесной базе в 3060 мм. Практически все его кузовные детали выполнены из алюминиевых сплавов, но легким

автомобиль не назовешь – 2245 кг. Стандартными являются 22-дюймовые легкосплавные диски.

Элегантный дизайн выполнен в духе современных Aston Martin. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с овальными светодиодными фарами. Боковины и капот дополнены воздухозаборниками. Оконная линия изогнута, а дверные ручки спрятаны в кузов. Пятая дверь прикрыта спойлером, а заостренная задняя часть обрамлена тоненькими светодиодными фонарями.

Во внутренней отделке сочетаются дорогие кожа, алькантара и дерево. Показания

приборов выведены на жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок, а под ними – большой 10,25-дюймовый сенсорный экран. Центральная консоль тонкая, а под ней находится ниша для мелкой поклажи. DBX – наиболее просторный Aston Martin в истории, да и багажник у него весьма большой – 632 л в обычном состоянии и 1540 л – со сложенными задними креслами. Кстати, пятая дверь оснащена электроприводом во всех Aston Martin DBX.

Базовое оснащение также включает трехзонный климат-контроль, панорамную



крышу, 800-ваттную аудиосистему, электропривод и передних и подогрев всех сидений, камеры кругового обзора. Кроме того, предусмотрены системы автоматического торможения, распознавания дорожных знаков, контроля разметки и «слепых» зон.

Поначалу Aston Martin DBX будет доступен только с 4,0-литровым турбированным V8 производства Mercedes-AMG. Двигатель развивает 550 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 700 Н·м. С 9-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость составляет 290 км/ч.

Полный привод дополнен активным межосевым и самоблокирующимся задним дифференциалами, есть и система помощи на крутом спуске HDC. Также предусмотрены активные стабилизаторы поперечной устойчивости и пневмоподвеска с изменяемым в пределах 140-235 мм клиренсом.

Новый Aston Martin DBX поступит в продажу с 2020 года. Стоимость вседорожника в Европе стартует с 193 500 евро.



Технические характеристики Aston Martin DBX

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2245
Длина/ширина/высота, мм	5039/1998/1680
Колесная база, мм	3060
Клиренс (дорожный просвет), мм	140-235
Объем багажника мин/макс, л	632/1540
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3982
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	550 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 2000-5000
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, HDC
Размер шин	285/40 R22 спереди, 325/35 R22 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	14,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	193 500

Ferrari



Ferrari Roma

современная классика





Марка Ferrari взялась за расширение модельного ряда. В Маранелло подготовили уже шестую модель (и это не считая эксклюзивных лимитированных авто) – купе Ferrari Roma. Назвали автомобиль в честь Рима и именно в столице Италии прошла ее презентация.

Новый Ferrari Roma – изящное купе длиной 4656 мм, шириной 1974 мм и высотой 1301 мм при колесной базе в 2670 мм. В это плавных формах угадываются классические модели прошлого – Ferrari 250 Berlinetta Lusso и 365 GTC. У автомобиля длинный капот, заостренный «нос» и аркообразная линия крыши. Продолговатые фары – полностью светодиодные. У задних стоек – большой угол наклона, а расширенные «плечи» под-

черкнуты четырьмя фонарями. Поскольку в конструкции автомобиля широко использован карбон, то весит от только 1472 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон. Оригинально выглядит обволакивающая передняя панель, разделяющая салон на две части. В традициях современных Ferrari на руль вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворота и стеклоочистителями. Roma – первая модель марки с полностью цифровой панелью приборов. Оригинально смотрится трехсекционный селектор трансмиссии. Сенсорный дисплей мультимедийной системы напоминает планшет, а у пассажира есть свой монитор, дублирующий для него показания приборов.

Ferrari Roma оснастили 3,9-литровым V8 с двумя турбинами, знакомым по модели Portofino. Его мощность составляет 620 л. с. при 5750 об/мин, а максимальные 760 Н·м крутящего момента достигаются при 3000 об/мин. А вот 8-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями позаимствовали у флагманского Ferrari SF90. С ней разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а до 200 км/ч – 9,3 с. Максимальная скорость превышает 320 км/ч.

Ожидается, что новый Ferrari Roma станет начальной и самой доступной моделью марки (если, конечно, так можно сказать о Ferrari). Стоимость купе составит около 190 тыс. евро, а его продажи стартуют в 2020 году.





Технические характеристики Ferrari Portofino

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Длина/ширина/высота, мм	4656/1974/1301
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3855
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	620 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	760 при 3000-5250
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	320
Стоимость автомобиля в Европе, евро	190 000

McLaren F

трековый снаряд



Elva

Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА





Компания McLaren начиналась как производитель гоночных автомобилей. В 60-х годах британцы выпустили серию спортпрототипов Elva, которые добились неплохих успехов в соревнованиях. Теперь McLaren Elva решили возродить, но уже как мелкосерийную трековую модель.

Новый McLaren Elva – оригинальный двухместный кабриолет с клиновидным дизайном. В его основе лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные детали. У автомобиля выраженный заостренный «нос» и узкие светодиодные фары, а за сиденьями предусмотрены обтекатели, прячущие дуги безопасности. Elva не получил ни мягкой крыши, ни даже лобового стекла. Двери поднимаются вверх. Сзади предусмотрено выдвижное антикрыло.

Как ни странно, в кабриолете можно ездить без шлема. Дело в том, что аэродинамика так продумана, что встречный поток воздуха проходит над головами водителя и пассажира. Это заслуга специального канала в передней части автомобиля, куда направляется воздух.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и голый карбон. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы планшетного формата. Спортивные сиденья McLaren Elva разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены кнопки управления трансмиссией.



За сиденьями установлен 4,0-литровый турбированный V8 McLaren Senna с увеличенной до 815 л. с. мощностью и крутящим моментом в 800 Н·м. Выхлопная система выполнена из титана. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а до 200 км/ч – 6,7 с. Максимальная скорость превышает

300 км/ч.

В арсенале McLaren Elva – система векторизации тяги и адаптивные амортизаторы. За замедление отвечают карбоново-керамические тормоза.

Всего выпустят только 399 McLaren Elva. Стоимость кабриолета немаленькая – 1,69 миллиона долларов.

Технические характеристики McLaren Elva

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	815 при 7250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 5500-6700
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	<3
Максимальная скорость, км/ч	>300
Стоимость автомобиля, долларов	1 690 000

Skoda Octavia

новое поколение к юбилею



stavia

билею









Skoda Octavia – самая популярная модель в истории чешской марки. С 1959 года выпущено свыше 6,5 миллиона этих автомобилей. В этом году Octavia празднует свое 60-летие и к юбилею подготовили очередное ее поколение.

Новая Skoda Octavia сохранила платформу MQB, неизменной осталась и колесная база в 2686 мм. При этом лифтбэк и универсал подросли до 4689 мм в длину и 1829 мм в ширину. У автомобиля также проработана аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24.

Автомобиль сохраняет граненный дизайн, хотя боковины стали рельефными, а линия крыши более покатая. Фирменная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика теперь светодиодная во всех Octavia. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Задняя часть заострена, а ширину подчеркивают стреловидные фонари.

В салоне Skoda Octavia улучшены материалы отделки, а подсветка теперь светодиодная и с изменяемым цветом. Весьма необычно смотрятся двухспицевое рулевое колесо и миниатюрный селектор автомати-





ческой трансмиссии. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. К центральной панели крепится большой 10-дюймовый сенсорный экран. На втором ряду стало немного больше места для ног, а объем багажника вырос до 600 л в лифт-бэке и 640 л – в универсале.

Список доступных опций дополнили трехзонный климат-контроль, вентиляцию и массаж передних сидений, беспроводную

зарядку для смартфонов, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок, матричные фары и адаптивные амортизаторы.

Для Skoda Octavia на выбор предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (110 л. с.), 1,5 л (130 и 150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 115, 150 и 200 л. с. Самая мощная бензиновая модификация разгоняется до 100 км/ч за 6,9 с и развивает 232 км/ч.

Также впервые появился заряжаемый гибридный Skoda Octavia с 1,4-литровым турбодвигателем и электромотором общей мощностью 204 л. с. Он способен проехать до 50 км в электрическом режиме.

Новая Skoda Octavia поступит в продажу с января 2020 года. Цены немного вырастут и базовая версия будет стоить от 20 тыс. евро. Со временем линейку расширят вседорожный универсал Scout и заряженная версия RS.

Технические характеристики Skoda Octavia

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина мм	4689/1829
Колесная база, мм	2686
Объем багажника, л	600
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
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	190 при 4200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1450
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	232
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 32 000

Tesla Cyber

пикап из будущего



ertruck









Компания Tesla продолжает удивлять своим быстрым прогрессом. Седан Model 3 уже стал самым популярным электромобилем в мире и разошелся тиражом в более 400 тыс. штук. На очереди – вседорожник Tesla Model Y, который обещает стать еще более массовым. Теперь же Илон Маск позарился на святое для многих американцев – создал электрический пикап Tesla Cybertruck.

Новый Tesla Cybertruck достигает 5885 мм в длину, 2027 мм в ширину и 1905 мм в высоту, а его грузоподъемность – 1585 кг. Сказать, что пикап выглядит необычно – это ничего не сказать. Рубленый Cybertruck смотрится, как герой старого фантастического фильма. У него выраженный клиновидный профиль, а двухметровая грузовая платформа прикрыта сдвижной наклоненной

крышкой. Светодиодная оптика – очень тоненькая. Кузов, кстати, выполнен из особо высокопрочной стали и его стойкость к повреждениям на презентации продемонстрировали с помощью кувалды.

Салон Tesla Cybertruck является шестиместным. Как и у новейших электромобилей марки, панель приборов отсутствует, а все показания выведены на большой 17-дюймовый дисплей. Руль похож на штурвал самолета, а вместо зеркал заднего вида – камеры.

Пикап Tesla предложат в трех модификациях. Начальный заднеприводный вариант с одним мотором разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и развивает 175 км/ч, а его запас хода – 400 км. Автомобиль может буксировать 3,4-тонный прицеп.

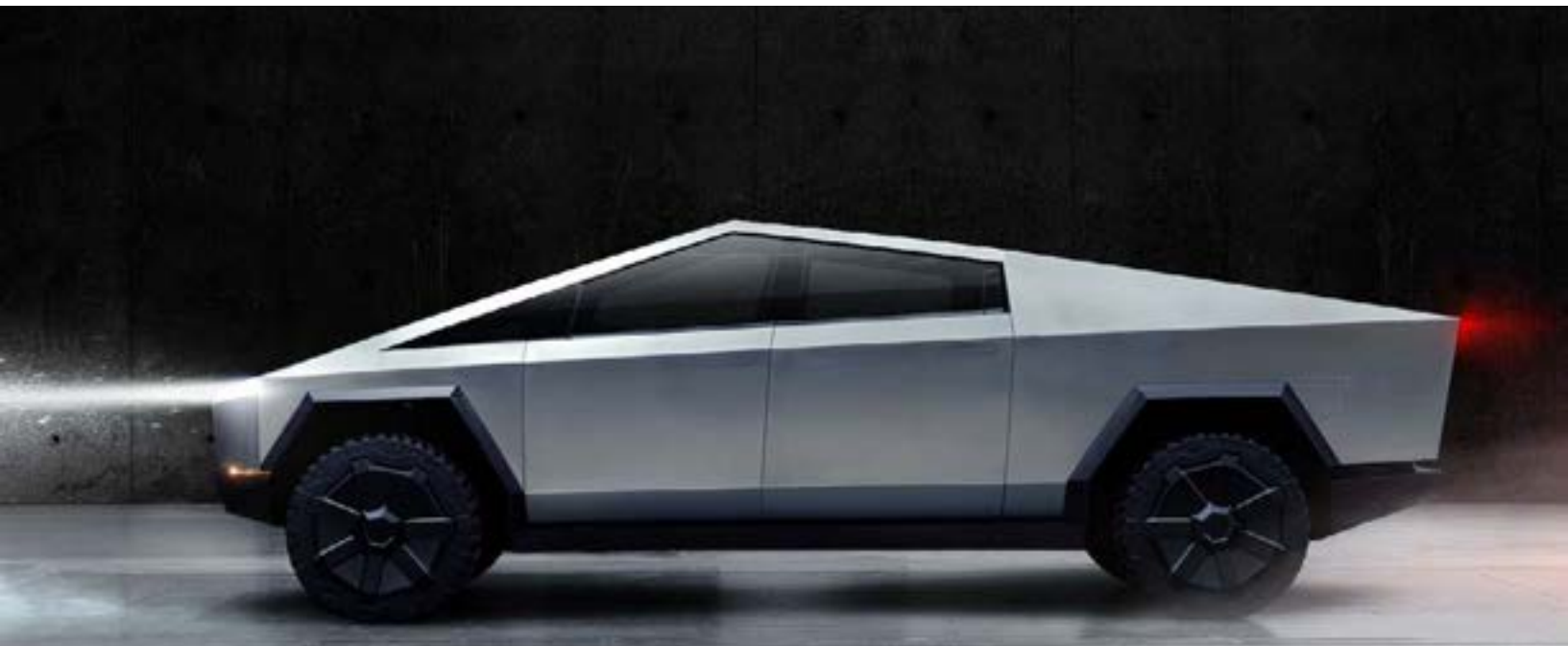
Двухмоторный полноприводный Cybertruck

стартует до 100 км/ч уже за 4,5 с, развивает 193 км/ч и способен проехать 480 км без подзарядки. Ему под силу прицеп весом 4,5 тонны.

Наконец флагманская трехмоторная модификация демонстрирует ураганный разгон до 100 км/ч за 2,9 с, а ее максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Запас хода достигает внушительных 800 км, а буксировать можно 6,3-тонный прицеп.

Электромобиль Tesla Cybertruck также получил пневмоподвеску с изменяемым в пределах 203-406 мм клиренсом. Угол въезда равен 35°, а съезда – 28°.

Новый Tesla Cybertruck поступит в продажу с 2021 года, но заказы на него уже принимают. Базовая версия будет стоить 39 900 долларов, а трехмоторная – 69 900 долларов.





Технические характеристики Tesla Cybertruck

Тип кузова	пикап
Количество дверей/мест, шт.	4/6
Длина/ширина/высота, мм	5885/2027/1905
Клиренс (дорожный просвет), мм	203-406
Грузоподъемность, кг	1585
Двигатель	
Тип	Электрический (3)
Расположение	спереди, поперечно и сзади, поперечно
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	210
Дальность пробега, км	800
Стоимость автомобиля (в США), долларов	39 900 – 69 900

Renault

второе поколение



Captur





Первый Renault Captur получился очень успешным: с 2012 года выпущено свыше 1,2 млн. автомобилей. Вседорожная альтернатива Renault Clio пришлось по душе европейцам и ее развитие решили продолжить. Теперь начинается производство второго поколения модели.

Как и прежде, Captur остается родственником Clio, только теперь он использует агрегаты модели нового поколения – современную платформу CMF-B. Автомобиль подрос сразу на 110 мм в длину (до 4227 мм),

хотя его колесная база прибавила всего 36 мм (до 2639 мм). Масса при этом снижена на 50 кг.

Новый Renault Captur выглядит свежо, но узнаваемо. Он сохраняет знакомый элегантный стиль предшественника, но ему прибавили мускулов. Боковины стали рельефными, а колесные арки больше расширены. Решетка радиатора в виде улыбки увеличена в размерах и дополнена огромным логотипом марки. В духе современных моделей марки фары дополнены изогнутыми ходо-

выми огнями. Кстати, оптика теперь светодиодная уже в базовой версии. Оконная линия отличается изгибом, а задние стойки крыши разделены хромированными молдингами. Заднее стекло сверху прикрыто увеличенным спойлером, а расширенные «плечи» подчеркнуты тоненькими С-образными фонарями. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. За доплату пластик можно





разбавить контрастными яркими вставками. Трехспицевое рулевое колесо стало немного компактнее. Приборная панель стала цифровой, причем диагональ дисплея может быть 7 либо 10 дюймов. Очень нестандартно выполнен селектор трансмиссии – его поместили на своеобразную полку. Таким образом убили двух зайцев: рычаг расположен выше, а внизу появилась ниша для мелкой поклажи.

Центральная панель Renault Captur немного повернута к водителю, а венчает ее

большой 9,3-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, хотя некоторые из них мелковаты. Как и прежде, перчаточный ящик – выдвигной. Также у Captur теперь по 2 USB-разъема спереди и сзади.

Диапазон регулировок рулевой колонки по высоте и вылету увеличен. Передние сиденья мягкие и обладают неплохой боковой поддержкой, а их подушки удлинены. Обзорность несколько улучшена. Высокий

центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду стало на 17 мм больше места для ног, а салон сделали шире, поэтому троим уже не так и тесно. Задние кресла по-прежнему снабжены горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения, объем багажника составляет 422-536 л и это ощутимо больше, чем у предшественника. Со сложенными сиденьями получается 1334 л.

Комплектация Renault Captur расширена







и теперь в базовой версии Play есть климат-контроль, датчик дождя, круиз-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, 17-дюймовые легкосплавные диски. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. Самый дорогой вариант Initiale Paris добавляет кожаный салон, систему доступа без ключа, датчик света, парктроник, подогрев передних сидений, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, 18-дюймовые диски, беспроводную зарядку для смартфонов. Среди опций есть Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, мощная аудиосистема Bose, система полуавтономного движения в пробках.

Линейка двигателей претерпела существенные изменения. Начальным является 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 100 л. с. Выше в иерархии стоит 1,33-литровая «четверка», созданная совместно с Mercedes-Benz и доступная в версиях на 130 и 155 л. с. Более мощный вариант предпочтительнее, тем более, что и тяга в среднем диапазоне оборотов неплохая – максимальные 270 Н·м доступны при 1800 об/мин. Двигатель эластичный и громким становится только на высоких оборотах, хотя раскручивать его необязательно. Разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость равна 203 км/ч. Автомобиль также экономичный – 6,3 л/100 км в смешанном цикле.

Также предложены 1,5-литровые турбодизели на 95 и 115 л. с.. А несколько позже появится 160 гибридная версия с 1,6-литровым атмосферным бензиновым двигателем и парой электромоторов, способная



проехать 45 км на электротяге.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает точно. В роботизированной 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями передачи переключаются более плавно.

Как и прежде, Renault Captur более ориентирован на комфорт. Его подвеска довольно мягкая, а потому дорожные неровности не слишком ощутимы. Разве что с 18-дюймовой низкопрофильной резиной езда чуть

жестковата. Крены кузова в поворотах довольно ощутимы, но не критичны. При этом для более увлекательной управляемости руль сделали немного острее и точнее. Хорошее и сцепление с дорогой. Также следует отметить серьезно улучшенную шумоизоляцию – на больших скоростях шумы ветра и шин заметны гораздо меньше.

Новый Renault Captur поступит в продажу в Европе с начала 2020 года. Стоимость автомобиля составляет от 18 тыс. евро.



Технические характеристики Renault Captur

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1234
Длина/ширина/высота, мм	4227/1797/1576
Колесная база, мм	2639
Колея передняя/задняя, мм	1506/1506
Клиренс (дорожный просвет), мм	174
Объем багажника, л	422/1334
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1332
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	155 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	270 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	203
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 27 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen

вседорожник с задорным х



h T-Roc R

характером





Самые мощные заряженные версии Volkswagen обозначаются индексом R. В разное время такие модификации были у Volkswagen Golf, Polo, Scirocco, а теперь появился спортивный вседорожник Volkswagen T-Roc R.

Новый Volkswagen T-Roc R выглядит весьма ярко. У автомобиля подтянутый дизайн с короткими свесами кузова, высокой оконной линией, толстыми задними стойками крыши и мускулистыми расширенными крыльями. Во внешнем виде господствуют традиционные для Volkswagen грани. T-Roc

R легко отличить по более агрессивному оформлению передней части с массивным бампером и огромным воздухозаборником. Оптика в этой версии полностью светодиодная. Также предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес, а клиренс уменьшен на 20 мм. Заднее стекло сверху прикрыто увеличенным спойлером, а внизу видны четыре выхлопных трубы.

При длине 4234 мм, ширине 1819 мм и колесной базе в 2603 мм Volkswagen T-Roc R относительно небольшой. Тем не менее,

автомобиль весит не так уж и мало – 1575 кг.

Салон Volkswagen T-Roc R декорирован особой тканью, а пластик разбавляют многочисленные лакированные вставки. Спортивное трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито кожей, а педали украшены металлическими накладками. Показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей с особой графикой. Его конфигурацию можно изменять: на нее могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной системы.







Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для мобильных телефонов.

У рулевой колонки изменяются высота и

вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Спортивные сиденья Volkswagen T-Roc R обладают отличной боковой поддержкой, хоть и довольно упругие. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места над головой доста-

точно, чтобы поместились пассажиры ростом 180 см, а вот их коленям тесновато, ведь пространство для ног небольшое. К тому же, задний диван профилирован под два места, а трансмиссионный тоннель высокий, поэтому троим пассажирам здесь тесно. Объем багажника составляет 392 в обычном состоянии и 1237 л – со сложенными задними креслами

Комплектация Volkswagen T-Roc R включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя, парктроник, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль, связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за усталостью водителя. Перечень опций включает кожаный салон, систему бесключевого доступа, панорамную крышу, 300-ваттную аудиосистему, камеру заднего вида, Wi-Fi, парковочный автопилот, систему распознавания дорожных знаков, электропривод пятой двери, подогрев сидений и рулевого колеса.

Под капотом прячется 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 300 л. с., знакомый по Volkswagen Golf R и Audi SQ2. Он очень тяговит и эластичен, ведь приличные 400 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин и в распоряжении вплоть до 5200 об/мин. При этом двигатель очень быстро набирает обороты и легко достигает своего предела в 6600 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. Благодаря помощи при старте Launch control разгон



до 100 км/ч занимает 4,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. С опционной спортивной выхлопной системой звук «четверки» громкий и сочный. Технология глушения мотора при остановках позволяет добиться на удивление небольшого расхода топлива – 9,5 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Обязательным является полный привод,

хотя не стоит ожидать от T-Roc R выдающихся способностей на бездорожье.

На асфальте полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, а система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Вседорожник очень неплохо маневрирует, а его руль стал острее, точнее и наполнен тяжестью. Подвеска Volkswagen T-Roc R стала более упругой, поэтому дорожные неровности серьезно ощутимы. Зато крены кузова в поворотах существенно уменьшены. Улучшить

комфорт езды помогают адаптивные амортизаторы, предложенные за доплату. Увеличенные тормозные диски диаметром 340 мм спереди и 310 мм сзади обеспечивают уверенное замедление. Шумоизоляция в общем неплохая, хотя на больших скоростях все же слышен свист ветра в районе зеркал заднего вида.

Новый Volkswagen T-Roc R уже продается в Европе. Стоимость вседорожника составляет 44 тыс. евро, то есть он немного дороже хэтчбэка Golf R с таким же двигателем.

Технические характеристики Volkswagen T-Roc R

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1575
Длина/ширина/высота, мм	4234/1819/1573
Колесная база, мм	2603
Колея передняя/задняя, мм	1546/1541
Клиренс (дорожный просвет), мм	138
Объем багажника, л	392/1237
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
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	300 при 5300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2000-5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,5
загородный цикл	6,6
смешанный цикл	7,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	44 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Renault



t Zoe

перезагрузка





Renault Zoe – один из наиболее популярных электромобилей в Европе. Долгое время он был лидером в электрическом сегменте в Старом свете. Хетчбэк известен с 2012 года и постоянно обновляется. Теперь электромобиль Renault прошел, пожалуй, самую серьезную модернизацию.

Дизайн Zoe не слишком изменился. Хетчбэк выглядит элегантно, что особенно

знакомо при взгляде на его профиль. У автомобиля большой угол наклона лобового стекла, высокая оконная линия и изящные изогнутые задние стойки крыши, в которых спрятаны ручки дверей. Капот и боковины выполнены рельефными. А вот «лицо» Renault Zoe освежили. Новые фары стали крупнее и теперь полностью светодиодные. Увеличен в размерах и логотип Renault, прячущий гнездо для подключения кабеля при заряд-

ке аккумуляторов. Заменен и передний бампер, а воздухозаборник в нем стал шире. Сзади панорамное стекло прикрыто небольшим спойлером, а по краям кузова установлены обновленные фонари.

В салоне перемены более радикальные. Материалы отделки стали качественнее, а переднюю панель теперь украшает тканевая вставка. Электромобиль Renault получил новое рулевое колесо и новую цифровую





панель приборов с диагональю 10 дюймов. Помимо спидометра здесь предусмотрены датчик уровня заряда батарей, индикатор экономичной езды и бортовой компьютер.

Центральная панель Renault Zoe увенчана новым 9,3-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Она включает в себя и навигацию, причем отображает на карте все пункты подзарядки для электромобилей. Кроме того, R-Link позво-

ляет подключить смартфон и скачать на него различные приложения. Они позволяют дистанционно включать зарядку аккумуляторов (если машина подключена к электросети) или, например, предварительно прогреть зимой салон. Кстати, Zoe оснащен специальным тепловым насосом, «всасывающим» тепло из окружающей среды для обогрева. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также полностью

новые. Интересно, что клавиша круиз-контроля установлена в непривычном месте – возле селектора трансмиссии.

У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Поскольку батареи размещены как раз под сиденьями, то посадка высокая, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Кресла мягкие с интегрированными подголовниками, хотя немного больше боковой поддержки им не









помешало бы. Стояночный тормоз теперь электромеханический и занимает меньше места, что освободило пространство для беспроводной зарядки для смартфонов.

На втором ряду Renault Zoe место для ног и над головой весьма неплохое, по меркам В-класса. Но салон не слишком широкий в районе плеч, поэтому двоим пассажирам сзади комфортнее, чем троим. Багажник Zoe довольно вместительный: его объем

составляет 338 л в обычном состоянии и 1225 л – со сложенными задними креслами.

Оснащение Zoe расширено. Базовая версия укомплектована электростеклоподъемниками, кондиционером, магнитолой, связью Bluetooth, 6 подушками безопасности, датчиком дождя и системой стабилизации. Самый дорогой вариант Zoe GT добавляет систему бесключевого доступа, 16-дюймовые легкосплавные диски, кли-

мат-контроль, спутниковую навигацию, подогрев сидений, камеру заднего вида, датчик света, аудиосистему Bose, системы распознавания дорожных знаков, контроля полосы движения и «слепых» зон. Среди опций появились парковочный автопилот и система автоматического торможения

Электромотор Renault Zoe предлагают в двух версиях – на 110 и 135 л. с. Конечно, более мощный вариант выглядит предпочтительнее, ведь он делает хэтчбэк резвее. Приличные 245 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с первых оборотов, поэтому тяги более, чем достаточно. Да и динамика неплохая – разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость выросла до 140 км/ч. При включении зажигания поражает тишина, ведь двигатель не слышен. Впрочем, при езде появляется гул, но его синтезируют специально, чтобы пешеходы смогли услышать приближающийся автомобиль.

Новая аккумуляторная батарея на 52 кВт·ч увеличила запас хода до 390 км. Зарядить электромобиль от бытовой электросети можно за 9 часов, но с помощью специального опционного 50-киловаттного устройства пополнить заряд на быстрой станции на 80% можно примерно за час.

Расположение батарей в днище позволяет понизить центр тяжести хэтчбэка, что положительно сказывается на его управляемости. Благодаря этому в меру упругой подвеске (пружины позаимствованы у заряженного Renault Clio RS) высокий автомобиль на удивление мало кренится в поворо-



тах. Но нужно учитывать, что у шин с низким коэффициентом сопротивления качению сцепление с дорогой не самое лучшее. Руль с электроусилителем очень легкий, но информативности у него немного. Зато Renault Zoe очень тихий даже на скоростях, близких

к максимальной, тем более, что шумоизоляции салона сделали еще лучше. Также более эффективной стала система рекуперативного торможения и даже появился специальный режим, в котором можно ездить не нажимая на тормоз.

Новый Renault Zoe уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с 21 600 евро, однако в базовой версии батарея не включена в стоимость, а сдается в лизинг. С батареей стоимость составляет примерно 30 тыс. евро.

Технические характеристики Renault Zoe

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1502
Длина/ширина/высота, мм	4084/1730/1568
Колесная база, мм	2590
Колея передняя/задняя, мм	1506/1489
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника мин/макс, л	338/1225
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди
Макс. мощность, л. с. при об/мин	135 при 11000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	245 при 0-11000
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ступенчатая автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	140
Дальность пробега, км	390
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	21 600 – 31 900

Peugeot 20

смена поколений



08





Линейка современных моделей В-класса от Peugeot ведет родословную со знаменитого хетчбэка 205. Со сменой поколения цифровое обозначение новой модели менялось в сторону увеличения, однако теперь это правило нарушено. Новый Peugeot 208 сохранил название предшественника, хотя это не значит, что он не изменился.

Перемены видны невооруженным глазом, ведь дизайн Peugeot 208 стал гораздо привлекательнее и выразительнее. У хетчбэка длиннее капот, боковины стали более ре-

льефными, а у задних стоек увеличен угол наклона. Особенно ярко смотрится передняя часть с широкой «пастью» решетки радиатора и оригинальными светодиодными фарами. Узор на передней оптике имитирует следы от когтей, а тоненькие ходовые огни напоминают клыки. Интереснее смотрится вариант GT Line с черными расширителями колесных арок и 17-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 16-дюймовых. Фонари выполнены в схожем с фарами стиле и соединены черной вставкой. На крыше увеличен спойлер.

Peugeot 208 построен на новой модульной платформе CMP и ощутимо крупнее предшественника – достигает 4055 мм в длину и 1745 мм в ширину при колесной базе в 2540 мм. При этом он стал легче на 30 кг: начальная версия весит 1090 кг.

Внутри улучшены материалы отделки и стало больше черных лакированных накладок. В более дорогих версиях можно изменять цвет подсветки, а педали украшены металлическими накладками. Салон, как и у других современных Peugeot, решен в стилистике i-Cockpit. Обшитое кожей руле-





вое колесо небольшое, а приборная панель расположена очень высоко – на уровне глаз. Она, кстати, цифровая во всех 208, а за доплату может быть и трехмерной: более важная информация проецируется на передний план. Такое решение позволяет ускорить реакции водителя. Необычный изогнутый селектор автоматической трансмиссии – фирменная черта новых Peugeot.

Наклоненная центральная панель увенчана повернутым к водителю сенсорным дисплеем. В зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 5, 7 или 10

дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Ниже находится небольшая ниша, куда могут за доплату установить беспроводную зарядку для смартфона. Также в салоне может быть до четырех USB-портов.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Гораздо лучше удерживают спину спортив-

ные кресла в версии GT Line. Посадка за рулем довольно низкая, а задние стойки крыши толстые, поэтому страдает обзор назад. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду людям ростом выше 180 см немного тесновато – запас и для ног, и над головой небольшой. Салон не очень широкий, поэтому двоим сзади комфортнее. Зато багажник вырос до приличных 311 л в обычном состоянии и 1106 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Peugeot 208 расширена и









теперь базовый вариант Active оснащен электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, аудиосистемой, связью Bluetooth, парктроником, датчиком света. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического торможения. В самом дорогом варианте GT Line добавлены климат-контроль, камера заднего вида и датчик дождя. Список опций включает парковочный автопилот, систему полуавтоном-

ного движения в пробках, технологии контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя.

В общей сложности для Peugeot 208 предложены на выбор пять двигателей. Бензиновый 1,2-литровый мотор развивает 75 л. с. в атмосферной версии и 100 либо 130 л. с. – с турбонаддувом. Двигатель не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: у

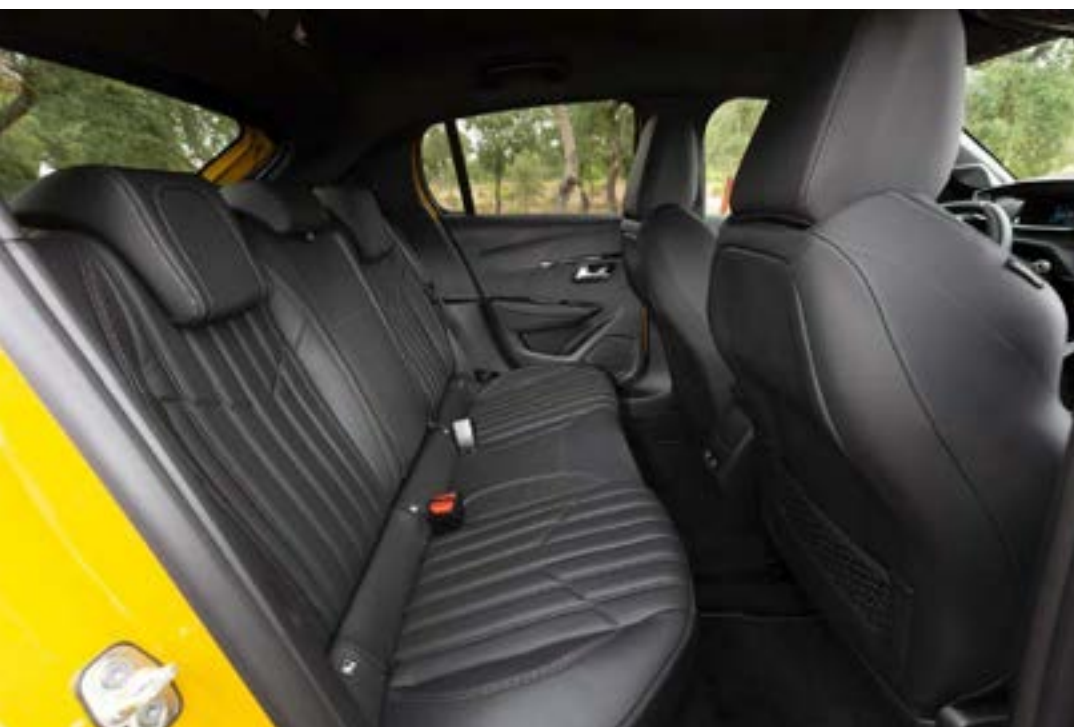
самой мощной версии максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен с 1750 об/мин. Двигатель стал работать тише, да и вибрации менее ощутимы. Динамика очень неплохая: хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. При этом расход топлива очень небольшой – 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – в загородном.

Еще экономичнее является 1,5-литровый 100-сильный турбодизель – 3,2 л/100 км в смешанном цикле. Мало того, теперь в линейке есть еще и 136-сильная полностью электрическая версия e-208. Она разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с и способна проехать 340 км без подзарядки.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи очень плавно. В менее мощных версиях есть и 6-ступенчатая «механика», которая теперь точнее.

Ходовая Peugeot 208 более ориентирована на комфорт. Подвеска достаточно мягкая и легко справляется с большинством выбоин. Правда, и крены кузова ощутимы, хотя они меньше, чем у предшественника. В версии GT Line с низкопрофильной резиной езда более упругая. Хэтчбэк отлично маневрирует на малых скоростях, что важно для городского автомобиля. Рулевое управление стало очень легким и не очень информативным. Зато существенно улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише, что особенно заметно на больших скоростях.

Новый Peugeot 208 уже поступил в продажу в Европе. Там хэтчбэк стоит от 15 500 евро, а вот электромобиль обойдется вдвое дороже.





Технические характеристики Peugeot 208

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1090
Длина/ширина/высота, мм	4055/1745/1430
Колесная база, мм	2540
Колея передняя/задняя, мм	1500/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	311/1106
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1199
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	205/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	208
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,4
загородный цикл	4,0
смешанный цикл	4,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	15 500 – 23 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



MG HS

новый флагман





Британская марка MG сейчас переживает возрождение в новом образе. Она известна с 1924 года и прославилась, прежде всего, своими небольшими спортивными автомобилями. Однако в 2005 году в связи с банкротством концерна Rover Group она прекратила существование. Возродить ее удалось китайскому концерну SAIC. Теперь MG несколько сменила приоритеты и пере-

ориентировалась на бюджетные модели. Появились в ее линейке и внедорожники, а новейшее пополнение – флагманский MG HS.

MG HS пришел на смену модели GS и построен на полностью новой платформе. Он несколько крупнее предшественника: 4574 мм в длину, 1876 мм в ширину и 1664 мм в высоту при колесной базе в 2712 мм. Весит автомобиль 1489 кг в начальной версии.

Дизайн новичка – свежий и привлекательный. У него выпуклые мускулистые боковины. Крыша стала более покатой, а оконная линия теперь изогнута. Огромная трапециевидная решетка радиатора сочетается с роскошными фарами. В более дорогих версиях оптика светодиодная, причем указатели поворота – секвентальные. Свесы кузова небольшие, а крылья серьезно раздуты. Нижняя часть кузова прикрыта черными и





серебристыми защитными накладками. Уже начальная версия получила 17-дюймовые легкосплавные диски, а в более дорогих HS установлены 18-дюймовые колеса. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а расширенные крылья подчеркнуты продороговатыми фонарями.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. В самой дорогой версии Exclusive предусмотрены кожа и металлические накладки. Вентиляционные дефлекторы напоминают сопла реактивного двигателя. Цвет подсветки можно изменять нажатием кнопки. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит перфорированной кожей и выполнен плоским снизу. Приборы глубоко врезаны в панель. Крупные спидометр и тахометр разделены большим экраном бортового компьютера, а за доплату предложена и цифровая панель приборов.

Наклоненная центральная панель увенчана 10,1-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Ее меню весьма лаконичное и понятное. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они мелковаты.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. В более дорогих вариантах установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Поскольку стояночный

тормоз компактный электромеханический, то на трансмиссионном тоннеле увеличен подлокотник с боксом внутри. Посадка за рулем высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. А вот задние стойки ограничивают обзор.

На втором ряду очень просторно, по меркам автомобилей такого класса. Места над головой и для ног хватает, а еще у задних кресел регулируется угол наклона спинки. Да и багажник приличный – 463 л в обычном состоянии и 1454 л – со сложенными сиденьями второго ряда.

Комплектация MG HS весьма богатая. Начальный вариант Explore получил систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, круиз-контроль, датчик света, аудиосистему, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. Флагманский вариант Exclusive добавляет кожаный салон, двухзонный климат-контроль, панорамную крышу, электропривод и подогрев передних сидений, датчик дождя, камеру заднего вида, спутниковую навигацию и даже систему полуавтономного движения в пробках.

Поначалу в Европе вседорожник будет доступен только с 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 162 л. с. Несмотря на турбину, тяги на малых оборотах у







него немного и его приходится раскручивать. Пиковые 250 Н·м крутящего момента на бумаге достигаются при 1500 об/мин, но по-настоящему «четверка» проявляет себя после 3000 об/мин. Двигатель довольно-таки громкий, да и вибрации ощутимы. MG HS разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с и способен развить 190 км/ч. Также ему под силу прицеп весом 1750 кг. Расход топлива составляет 7,6 л/100 км в смешанном цикле.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает точно, хотя

ход ее рычага довольно длинный. Альтернатива – 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, работающая плавно, но не очень быстро. Пока все HS в Европе переднеприводные, но в Китае продается представлена версия с 2,0-литровым 231-сильным турбодвигателем и полным приводом. Также вскоре появится 305-сильный заряжаемый гибрид с 1,5-литровой «четверкой» и электромотором.

MG HS довольно мягкий и комфортабельнее предшественника – даже с 18-дюймовой

низкопрофильной резиной выбоины на дороге неплохо поглощаются. Крены кузова при этом ощутимы, но не критичны. Руль приятно наполнен тяжестью, хотя он не слишком информативен в околонулевой зоне. Сцепление с дорогой также неплохое. Кроме того, следует отметить улучшенную шумоизоляцию – в салоне стало тише.

Новый MG HS уже поступил в продажу в Великобритании. Он остался весьма доступным: стоит от 18 тыс. фунтов стерлингов (21 тыс. евро).

Технические характеристики MG HS

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1489
Длина/ширина/высота, мм	4574/1876/1664
Колесная база, мм	2712
Колея передняя/задняя, мм	1574/1593
Клиренс (дорожный просвет), мм	185
Объем багажника, л	463/1454
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1490
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	162 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1500-4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,6
Стоимость автомобиля, евро	21 000 – 29 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Toyoc



ota C-HR

СТИЛЬНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ





Линейка вседорожников Toyota очень широкая и разнообразная, а младшим ее представителем является модель C-HR. Она появилась в 2016 году и с того времени продали уже 400 тыс. автомобилей. Теперь Toyota C-HR прошел плановое обновление.

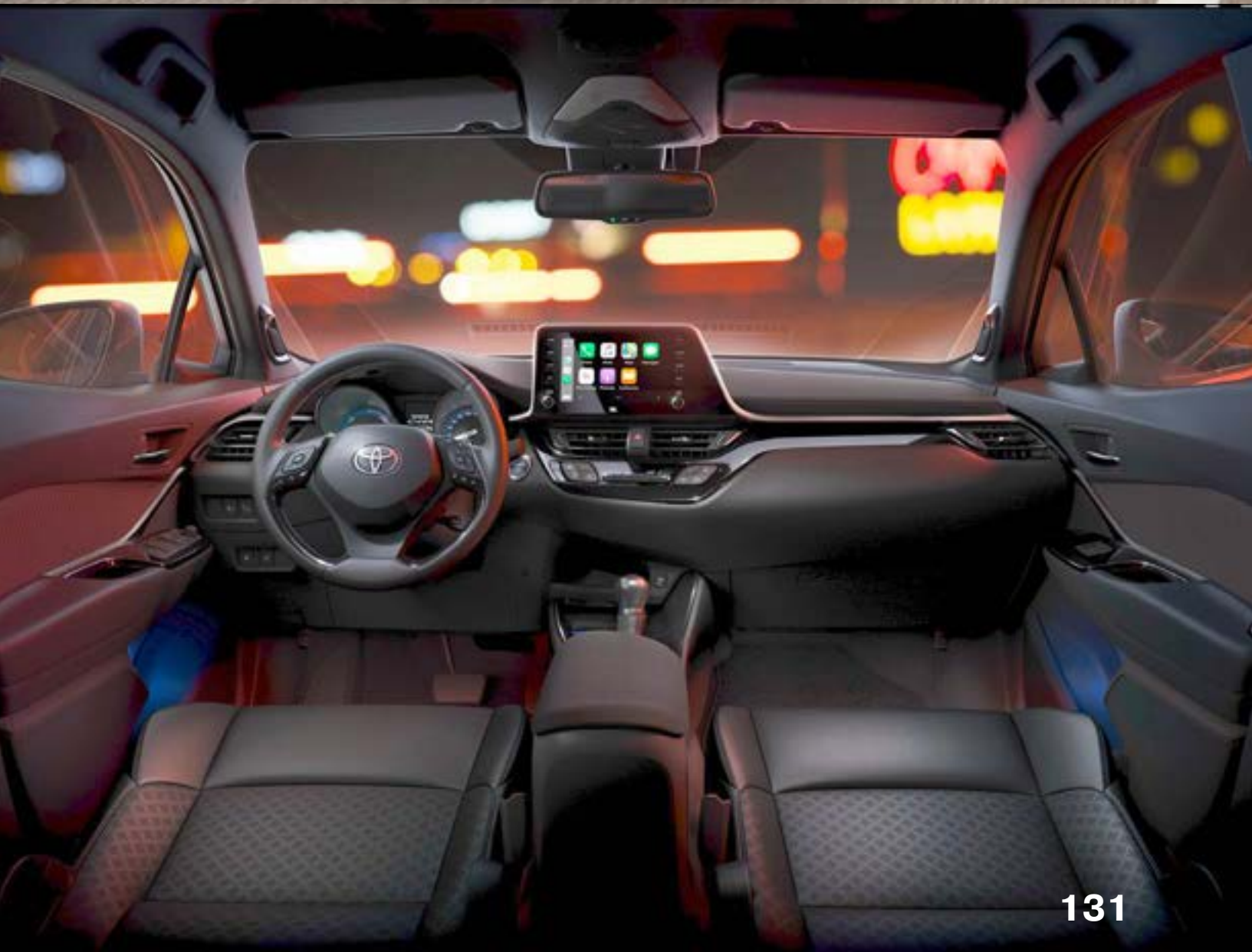
Toyota C-HR достигает 4360 мм в длину при колесной базе в 2640 мм. Название авто расшифровывается, как Coupe High Rider («купе с высоким клиренсом») и это в полной мере отображает суть новинки. Своей аркообразной формой крыши C-HR действи-

тельно напоминает купе, а усиливают впечатление спрятанные в стойках ручки задних дверей. У вседорожника мускулистые расширенные колесные арки, высокая оконная линия и профилированные боковины. Внешние изменения не слишком большие. Несколько изменены крупные раскосые фары, причем теперь они светодиодные в базовой версии. Передний бампер стал более граненым, а воздухозаборник в нем увеличен. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, еще один спойлер расположен

у нижней его кромки. Ширину задней части подчеркивают новые изогнутые фонари.

Весьма оригинально смотрится им салон Toyota. Пластик в отделке имитирует поверхность алмаза, а через переднюю панель и дверные карты проходит синяя светодиодная полоса. Присутствуют и многочисленные черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно компактное и обшито кожей во всех вариантах, кроме базового. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового







компьютера. Кроме традиционной информации о пробеге и расходе топлива, он отображает данные о крутящем моменте и боковом ускорении в поворотах.

Ассиметричная центральная панель сверху увенчана новым 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и кли-

мат-контроля слишком тесно сгруппированы, а некоторые из них – довольно мелкие.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а передние сиденья имеют широкий диапазон регулировок по высоте. Сами кресла мягкие, а их боковая поддержка увеличена. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Обзорность назад не очень хорошая.

На втором ряду пространство для ног довольно приличное, по меркам С-класса, а вот над головой запас не очень большой. Да и салон не слишком широкий в районе плеч. Хотя для двоих взрослых пассажиров среднего роста места вполне достаточно. Объем багажника составляет 377 л в обычном состоянии и 720 – со сложенными задними креслами.

Начальный Toyota C-HR оснащен электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, аудиосистемой, круиз-контролем. Расширена комплектация по безопасности: 7 подушек, система стабилизации, а также технологии автоматического замедления, контроля полосы движения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Lounge добавлены кожаный салон, система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида,



электропривод водительского кресла, подогрев передних сидений и руля, 18-дюймовые литые диски и парковочный автопилот. Среди опций есть 800-ваттная аудиосистема.

Базовый 1,2-литровый турбомотор мощностью 116 л. с. отличается резвым характером и быстро набирает обороты. При этом он эластичный и обладает неплохой тягой в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 185 Н·м доступен при 1500-4000 об/мин. Двигатель работает довольно плавно, хотя и громкий. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 180 км/ч. В городском цикле он расходует 7,4 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

Теперь у Toyota C-HR сразу две гибридных версии. У 1,8-литровой «четверки» и электромотора общая мощность составляет

122 л. с., но есть и более мощный флагманский вариант. У 2,0-литрового 152-сильного бензинового двигателя напарником является электромотор мощностью 109 л. с. Крутящий момент достигает 190 и 202 Н·м, соответственно, то есть суммарно получается 184 л. с. и 392 Н·м. Такой автомобиль довольно резвый – разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Силовая установка радует тишиной работы. При этом расход топлива совсем небольшой – 5,3 л/100 км в смешанном цикле.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает весьма точно. Также можно выбрать бесступенчатый вариатор CVT. Полный привод доступен только в версии с CVT и 1,2-литровым мо-

тором.

Полноприводная модификация, конечно, демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, хотя и переднеприводной Toyota C-HR в этом плане неплох. У вседорожника хорошо настроена ходовая. Подвеска легко поглощает дорожные неровности и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены кузова в поворотах относительно небольшие благодаря пониженному центру тяжести. Рулевое управление сделали немного точное. На извилистых дорогах C-HR ведет себя не хуже хэтчбэков. Шумоизоляция улучшена, а потому ветер и шины на больших скоростях меньше слышны.

Новый Toyota C-HR уже доступен в Европе. Базовая версия вседорожника стоит 26 тыс. евро.

Технические характеристики Toyota C-HR

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1460	1490
Длина/ширина/высота, мм	4360/1795/1570	
Колесная база, мм	2640	
Колея передняя/задняя, мм	1570/1550	
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	
Объем багажника, л	377/720	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1197	1987
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	116 при 5200	180 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	185 при 1500-4000	190 при 4400
Тип вспомогательного двигателя	-	Электрический
Макс. мощность, л. с.	-	109
Макс. крутящий момент, Н•м	-	202
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	передний
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, 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, VSA	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	215/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	8,2
Максимальная скорость, км/ч	180	180
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,6	5,7
загородный цикл	5,7	5,2
смешанный цикл	6,3	5,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	26 000 – 35 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Bentley Fly



ing Spur

ода роскоши



С 1957 года в линейке Bentley Continental наряду с купе и кабриолетами были и седаны, носившие название Flying Spur. Когда модель Continental возродили, то в 2005 году добавили четырехдверный Flying Spur, а с 2013 года седан выделили в отдельную модель. Теперь пришло время для нового его поколения.

Новый Bentley Flying Spur сохранил солидный дизайн и знакомый силуэт. Вместе с тем, автомобилю добавили мускулов и его крылья (особенно задние) серьезно расши-

рены. Фирменная прямоугольная решетка радиатора стала еще крупнее, а логотип Bentley Flying Spur сделали выдвижным и украсили кристаллами. Остались и четыре круглые фары, причем теперь они светодиодные и матричные. Воздухозаборник в бампере увеличен. Длинный капот слегка профилирован, а оконная линия у Flying Spur высокая. Оконные рамки, пороги и ободки фонарей украшены хромированными накладками. Крышка багажника стала выше, а из заднего бампера выглядывают два

овальных наконечника выхлопных труб.

Под кузовом изменения более радикальные, ведь теперь седан построен на платформе MSB, позаимствованной у Porsche Panamera. Его длина увеличилась незначительно (до 5316 мм), а вот колесная база прибавила сразу 130 мм – до 3195 мм. Дело в том, что для лучшего распределения веса передние колеса перенесли максимально вперед. Практически все кузовные панели теперь выполнены из алюминиевых сплавов, что помогло снизить массу автомобиля. Хотя





это все равно тяжеловес – 2437 кг.

В салоне господствует традиционная для Bentley роскошь. На выбор предложены 15 цветов кожи и 8 разных сортов дерева. Все материалы проходят тщательную проверку на наличие повреждений. Присутствует и полированный алюминий, а за доплату доступны карбоновые вставки. Передняя панель Flying Spur выполнена обволакивающей. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по вседорожнику Bentley Bentayga. Показания приборов теперь выведены на дисплей,

причем его конфигурацию можно изменять. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. В неактивном состоянии он прикрыт деревянной крышкой. Ниже находится циферблат дорожных часов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше.

И рулевая колонка, и передние сиденья Bentley Flying Spur оснащены электропри-

водами регулировок. Кресла первого ряда очень мягкие и комфортабельные, в них можно легко проехать несколько сотен километров и не почувствовать усталости. Также предусмотрены их подогрев, вентиляция и функция массажа. Подлокотников в седане два, а под ними размещен охлаждаемый бокс.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла с электроприводом, разделенных консолью с холодильником. В





этом случае также предусмотрены подогрев, вентиляция и массаж, причем управляются эти функции через сенсорный дисплей. А в спинках передних сидений установлены съемные планшеты. Естественно, места сзади в избытке, да и багажник приличный – 475 л.

Комплектация Flying Spur соответствует его статусу: система доступа без ключа,

четырехзонный климат-контроль, электропакет, 650-ваттная аудиосистема, круиз-контроль, Wi-Fi, камера заднего вида, датчики освещения и дождя. Кроме того, установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон. В версии Touring добавлены панорамная крыша, система ночного видения и технология полу-

автономного движения в пробках. В списке опций – камеры кругового обзора, парковочный автопилот, аудиосистема мощностью 2200 Вт, система распознавания дорожных знаков.

Поначалу новый Bentley Flying Spur будут оснащать только самым мощным 6,0-литровым W12 с двойным турбонаддувом. Это двигатель нового поколения, как у Bentley



Bentayga и Continental GT. Его мощность выросла до 635 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент достиг 900 Н·м при 1350-4500 об/мин. На практике это означает огромную тягу с малых оборотов и неплохую эластичность мотора. При резком старте с пробуксовкой борется новая технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. Это самый быстрый седан в мире. Мотор работает очень тихо и плавно. Впервые Flying Spur получил системы отключения цилиндров и глушения двигателя при остановках, что позволило уменьшить расход топлива до

14,7 л/100 км в смешанном цикле.

Новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро и почти столь же плавно, как «автомат» предшественника. Полный привод сохранен, но теперь распределение тяги по осям может изменяться.

На задние колеса приходится больше крутящего момента, а еще они теперь поворачиваются. Это сделало большой седан гораздо маневреннее – диаметр разворота уменьшен до 11,05 м. Хотя главный упор, конечно же, сделан на комфорт. Доработанная пневмоподвеска плавно поглощает выбоины и кажется, что автомобиль парит

над дорогой. При этом адаптивные амортизаторы и новые активные стабилизаторы поперечной устойчивости уменьшили крены кузова. Руль очень легкий, но, в то же время, радует точностью. Также у Flying Spur образцовая шумоизоляция – в салоне очень тихо. Замедляется седан тоже увереннее, ведь диаметр тормозных дисков увеличен до 420 мм.

Новый Bentley Flying Spur уже продается в Европе. Седан стоит от 210 тыс. евро. Позже линейку расширят вариант с 4,0-литровым V8 и гибрид.

Технические характеристики Bentley Flying Spur

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/4-5
Снаряженная масса, кг	2437
Длина/ширина/высота, мм	5316/1978/1484
Колесная база, мм	3195
Колея передняя/задняя, мм	1664/1672
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	475
Диаметр разворота, м	11,05
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	635 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	900 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/40 ZR21 спереди, 305/35 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	333
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	14,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	210 000

Chevrolet Co C8 Stingray H



Corvette

начало новой эры





На протяжении 66 лет Chevrolet Corvette был верен классической компоновке с передним расположением двигателя и задним приводом. Модель оказалась успешной: выпущено свыше полутора миллионов купе и кабриолетов и это отличный показатель для спортивного автомобиля. Попытки создать среднетониторный Corvette предпринимались с 70-х годов, но лишь сейчас это удалось на восьмом поколении модели.

Новый Chevrolet Corvette C8 Stingray, конечно же, изменился внешне и продиктовано это, в первую очередь именно новой компоновкой. Ушел в прошлое длинный капот, да и салон сдвинули сразу на 42 см вперед. Задняя часть слегка приподнята, а двигатель прикрыт прозрачной крышкой. Впрочем, стиль Corvette сразу узнается. Во внешнем виде по-прежнему преобладают рубленные поверхности, как у истребителей

F-22 и F-35 – именно с оглядкой на них дизайнеры проектировали купе. Знакомо смотрятся заостренный «нос» и стреловидные светодиодные фары. Панели крыши, как и ранее, съемные. Но широкие воздухозаборники теперь не только спереди, но и в боковинах. Сзади ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Версия с пакетом Z51 узнается по заднему спойлеру и дополнительным аэродинамическим элементам – они увеличивают прижимную силу до 180 кг.

Купе существенно крупнее предшественника – 4630 мм в длину при колесной базе в 2723 мм. В конструкции автомобиля использованы алюминиевые сплавы и карбон, а кузов выполнен из стекловолокна. Corvette C8 довольно легкий для своих размеров (1527 кг) и при этом жесткость кузова прибавила 19%.

К слову, именно благодаря высокой жесткости конструкции не пришлось делать толстые пороги кузова, а это облегчило посадку и высадку. Внутри существенно улучшены материалы отделки. Кожа сочетается с алькантарой и полированным алюминием, а за доплату доступны карбоновые вставки. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета. Довольно необычно выглядит двухспицевый руль, приплюснутый сверху и снизу. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией, данные проецируются и на лобовое стекло.

Водителя и пассажира разделяет очень высокая наклоненная центральная панель. Сенсорный экран мультимедийной системы повернут к водителю. Вместо рычага трансмиссии здесь набор кнопок, хотя есть и подрулевые лепестки. Переключатели





блоков аудиосистемы и климат-контроля размещены тоненькой цепочкой: это выглядит оригинально, но не очень практично.

Кресло водителя Chevrolet Corvette C8 установлено выше, чем пассажирское, да и вообще посадка высокая, по меркам среднестатистических спорткупе. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, но еще лучше боковая поддержка у опционных спортивных сидений. В обоих случаях предусмотрены электропривод с памятью настроек и подогрев, обогрывается и руль. Обзорность в Corvette C8 не самая лучшая, поэтому камера заднего вида предусмотрена в базовой комплектации, причем ее показания выведены в салонное зеркало.

Corvette всегда был весьма практичным спортивным автомобилем. У новой модели два багажника (спереди и сзади) общим объемом 357 л. Это несколько меньше, чем у предшественника и, к тому же, снятая

крыша «съедает» практически весь 244-литровый задний отсек.

В начальной комплектации предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, связь Bluetooth, мощная аудиосистема Bose с 10 динамиками, беспроводная зарядка для смартфонов, спутниковая навигация. Также обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации PTM. Среди опций есть электропривод рулевой колонки и специальный видеорегистратор с хронометром для гоночного трека.

Двигатель, как ни странно, остался прежним, но теперь этот 6,2-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива развивает 490 л. с. в обычном состоянии и 495 л. с. – с опционной спортивной выхлопной системой. Примечательно, что клапанный механизм у него по-прежнему OHV (с нижним распредвалом). Крутящий момент вырос до

637 Н·м при 5150 об/мин, но мотор вполне тяговит и на низких оборотах. «Восьмерка» отзывается приятным низкочастотным рыком и очень чувствительна к малейшему нажатию педали акселератора.

При резком старте теперь помогает технология Launch control, которая препятствует пробуксовке колес. Также динамику существенно улучшила новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а стандартный заезд на 402 м осуществляется за 11,1 с. Максимальная скорость купе – 312 км/ч. При этом автомобиль способен поддерживать скорость 110 км/ч при всего 1500 об/мин. Благодаря системе отключения цилиндров расход топлива относительно небольшой – 14,7 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Конечно, это лишь базовый двигатель. Позже линейку пополнит полностью новый









32-клапанный V8 в нескольких вариантах по мощности. Поговаривают, что флагманскую 800-сильную версию даже оснастят гибридной установкой.

Главное преимущество среднемоторной компоновки – существенно улучшенная управляемость Corvette. Автомобиль стал послушнее, и быстрее реагирует на поворот руля. Само рулевое управление сделали острее и точнее, хотя информативность несколько ухудшили. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость гораздо лучше, чем

у предшественника. Еще увлекательнее в управлении Corvette с опционным пакетом Z51, включающем спортивные пружины подвески, дифференциал повышенного трения и увеличенные тормозные диски. Такое купе останавливается со 100 км/ч на отрезке в 29,5 м. К тому же, автомобиль стал значительно комфортнее, особенно если выбрать опционные адаптивные амортизаторы. В режиме Tour Corvette не жестче некоторых спортивных седанов. Также улучшена шумоизоляция и внутри на удив-

ление тихо.

Новый Chevrolet Corvette C8 Stingray действительно начинает новую эру в истории модели. Купе поступит в продажу с января 2020 года, а вскоре к нему присоединится и кабриолет. При всех своих преимуществах модель сохраняет свой козырь – невысокую цену в 60 тыс. долларов. Большинство автомобилей с такими характеристиками в разы дороже.





Технические характеристики Chevrolet Corvette C8 Stingray

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1527
Длина/ширина/высота, мм	4630/1933/1234
Колесная база, мм	2723
Колея передняя/задняя, мм	1648/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	113+244
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	495 при 6450
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	637 при 5150
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PTM, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	312
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,7
загородный цикл	8,7
смешанный цикл	11,8
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	60 000 – 85 000

Сравнение компактных вседорожников



Mazda CX-3

Радиаторная решетка Mazda CX-3 напоминает улыбку



Mitsubishi ASX

Обновленный Mitsubishi ASX получил хромированную решетку радиатора и диодные фары



Suzuki SX4

Suzuki SX4 привлекает внимание огромной хромированной решеткой радиатора

В сложной экономической ситуации в Украине пользуются спросом недорогие модели. Впрочем, от этого спрос на вседорожники в нашей стране остается довольно высоким, просто теперь украинцы больше обращают внимание на модели более компактного и недорогого сегмента. Эти небольшие автомобили как нельзя кстати в городе. Они не занимают много места на парковке, высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати зимой. Среди них - Mazda CX-3, Mitsubishi ASX и Suzuki SX4, о которых и пойдет речь.

Обновленная Mazda CX-3 обращает на себя внимание стремительным дизайном с длинным капотом, высокой изогнутой оконной линией и короткими свесами кузова, а крышу выполнили аркообразной. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и обрамлена хромом, а с ней сочетаются раскосые светодиодные фары. Капот вседорожника профилирован, выражены и выпуклые передние крылья. На порогах кузова и колесных арках заметны защитные пластиковые накладки. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Mitsubishi ASX в производстве 10 лет и прошел уже третье обновление. Передняя часть изменена в духе старшего Outlander Sport: хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, а бампер стал массивнее. В профиль ASX смотрится атлетично и подтянуто благодаря коротким свесам кузова, клиновидным штампованным линиям на боковинах, наклоненным на большой угол задним стойкам крыши. В общий стиль хорошо вписывается и спойлер. Заднюю часть подчеркивают продолговатые фонари.

Suzuki SX4 второго поколения выглядит довольно выразительно. У него стремительный профиль со слегка приподнятой задней частью. Хромированная «зубастая» решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Изогнутые светодиодные фары сверху прикрыты изгибами капота, как своеобразными бровями. Нижняя часть кузова декорирована черным пластиком, а спереди и сзади в бамперах заметны хромированные вставки. Сзади бросаются в глаза компактные треугольные фонари, а на крыше находится небольшой спойлер.

ASX немного крупнее своих соперников – достигает 4365 мм в длину при колесной базе в 2670 мм. У SX4 эти показатели равны 4300 и 2600 мм, соответственно. Длина CX-3 составляет 4275 мм, а расстояние между осями – 2570 мм. Suzuki легче соперников – 1260 кг против 1290 кг у Mazda и 1445 кг – у Mitsubishi.

В салоне Mazda присутствуют черные



Mazda компактнее соперников – 4275 мм в длину



Mitsubishi самый крупный – 4365 мм



Suzuki наиболее легкий в тройке – 1260 кг



Заднее стекло CX-3 прикрыто спойлером



У ASX выделяются крупные фонари



Фонари SX4 – стреловидные

лакированные вставки, а также накладки «под карбон». Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают реактивные двигатели. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место – у циферблата тахометра, внутри которого – небольшой цифровой спидометр. По бокам – два экрана, на которые выведены остальные показания. К центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MZD-Connect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, они крупные и удобные в использовании. У рулевой колонки Mazda CX-3 изменяются высота и глубина, а у водительского сиденья – довольно широкий диапазон регулировок. Передние кресла неплохо удерживают спину и при этом комфортабельные. Они, как и руль, оснащены обогревом. Узкое заднее стекло несколько ограничивает обзорность при парковке. На высоком центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий внутри бокс для мелкой поклажи.

Внутри Mitsubishi ASX пластик несколько хуже, чем у соперников, зато педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные желобки и разделены экраном бортового компьютера. Центральная панель выпуклая и немного наклонена, а сверху на ней – 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Клавиш на ней немного и они крупные, а блок климат-контроля представлен тремя круглыми переключателями. Подсветка кнопок – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, широкий и диапазон регулировок водительского сиденья. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато они хорошо удерживают спину в поворотах. Есть функция их подогрева. Обзорность во всех направлениях достаточно хорошая.

В отделке салона Suzuki довольно много серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое. Приборы дополнены ярко-синими ободками и красной подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а сверху на ней установлен 7,0-дюймовый экран. Блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Сами переключатели крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по глубине. Сиденья водителя и переднего пассажира хорошо удерживают

спину и при этом достаточно комфортабельные. Они также оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног и над головой в Mitsubishi, его же салон и самый широкий в районе плеч. А вот в CX-3 запас над головой не очень большой. У SX4 регулируется угол наклона спинок кресел. Самый большой багажник у Suzuki – 430 л против 419 л у Mitsubishi и 350 л – у Mazda. Со сложенными задними креслами получается 1269, 1260 и 1193 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии примерно одинаковой стоимости – Mazda CX-3 2,0 Touring+, Mitsubishi ASX 2,0 Instyle и Suzuki SX4 1,4 GLX. Все они получили систему доступа без ключа, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики света и дождя, круиз-контроль, парктроник, легкосплавные диски и систему стабилизации. Mitsubishi и Suzuki также укомплектованы камерой заднего вида, а у SX4 есть еще и спутниковая навигация. Также у Mitsubishi и Suzuki 7 подушек безопасности, а у Mazda – 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Mazda CX-3 – 2,0-литровый атмосферный мотор. Он развивает 150 л. с. при 6000 об/мин, но проигрывает турбодвигателям в тяговитости на малых оборотах, ведь пиковые 204 Н·м крутящего момента доступны только при 2800 об/мин. Он быстро раскручивается, но после 4500 об/мин становится весьма шумным. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает быстро. У CX-3 лучшая в тройке динамика: разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а его максимальная скорость – 195 км/ч. Расход топлива на удивление небольшой: 7,7 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном. Также можно выбрать 120-сильный вариант этого мотора.

Mitsubishi также оснащен 2,0-литровой 150-сильной «четверкой». Правда, максимальный крутящий момент в 197 Н·м доступен только при 4200 об/мин, так что мотор приходится раскручивать. А по мере роста оборотов он становится громким. Бесступенчатый вариатор CVT несколько ухудшает динамику – с ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,7 с и развивает 191 км/ч. Да и расход топлива побольше, чем у соперников – 10,0 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на шоссе. В Украине вседорожник также доступен с бензиновым двигателем объемом 1,6 л (117 л. с.).

«Четверка» Suzuki SX4 1,4-литровая и с турбиной, а развивает она 140 л. с. У нее больше всего тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. При этом двигатель довольно бодрый и быстро набирает обороты. На смену вариатору при об-



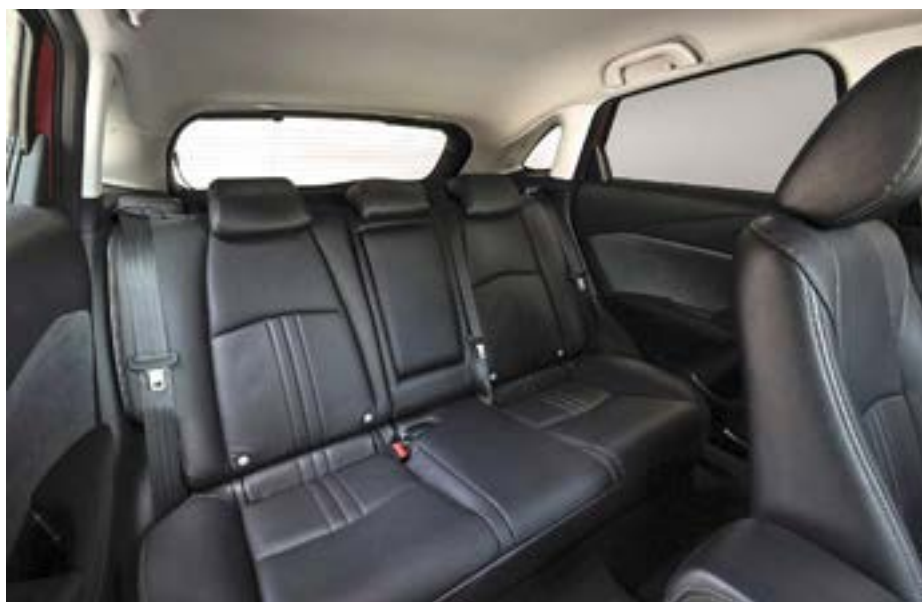
Тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями



Приборы Mitsubishi помещены в отдельные колодцы



Приборы Suzuki украшены синими ободками



В CX-3 места над головой не очень много



ASX самый просторный внутри



Задние сиденья SX4 получили горизонтальную регулировку

новлении пришел новый 6-ступенчатый «автомат», работающий быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. При этом у Suzuki самый маленький расход топлива – 7,9 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 1,6-литровый 117-сильный атмосферный мотор.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый, причем в Mitsubishi и Suzuki его можно включить принудительно. Дорожный просвет ASX равен 190 мм, SX4 – 180 мм, а CX-3 – всего 160 мм.

Mazda CX-3 демонстрирует очень интересную и увлекательную управляемость на уровне хэтчбеков. Его рулевое управление с электроусилителем острое и точное, а также в меру информативное. Подвеска короткоходная и езда довольно упругая, а потому некоторые дорожные неровности ощутимы. Но зато крены кузова в поворотах небольшие. Технология G-Vectoring Control помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой хорошее. На больших скоростях порой слышны аэродинамические шумы, хотя в общем в салоне тихо.

Mitsubishi привлекает мягкой подвеской, которая без труда справляется с большинством дорожных неровностей. Происходит это весьма плавно, однако если войти в поворот слишком быстро, то кузов начнет ощутимо крениться. Руль ASX очень легкий и его можно свободно вращать одной рукой. Однако, он настроен таким образом, что обратной связи немного. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы ветра и шин. Зато автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость, да и сцепление с дорогой также на высоте. Тормоза не слишком резкие, но педаль короткоходная и к ней нужно привыкнуть.

Suzuki весьма увлекателен в управлении. Его рулевое управление точное и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Задний дифференциал оснащен электронной блокировкой, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. SX4 демонстрирует неплохую маневренность. Подвеска вседорожника довольно упругая, поэтому дорожные неровности ощутимы. Зато нежелательные движения кузова в поворотах проявляются реже, чем у соперников. Да и диаметр разворота самый маленький – 10,4 м против 10,6 м у соперников. На скорости 130 км/ч в SX4 шум ветра дает о себе знать, хотя он и не слишком громкий.

Suzuki SX4 1,4 GLX самый доступный в тройке – 633 300 гривен. Он также привлекает экономичностью и вместительным багажником. Mitsubishi ASX 2,0 Instyle стоит 649 тыс. гривен, а его сильная сторона – просторный салон. Mazda CX-3 2,0 Touring+ несколько дороже соперников – 717 тыс. гривен. Зато у него хорошие динамика и управляемость.



Объем багажника Mazda – 350 л

У Mitsubishi в распоряжении – 419 л

Багажник Suzuki в самый большой – 430 л

Технические характеристики

Модель	Mazda CX-3	Mitsubishi ASX	Suzuki SX4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1290	1445	1260
Длина/ширина/высота, мм	4275/1765/1535	4295/1770/1615	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2570	2670	2600
Колея передняя/задняя, мм	1525/1520	1525/1525	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	194	180
Объем багажника мин/макс, л	350/1260	419/1193	430/1269
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1998	1373
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	150 при 6000	150 при 6000	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	204 при 2800	197 при 4250	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/60	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/60 R16	225/55 R18	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6	11,7	10,2
Максимальная скорость, км/ч	195	191	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,7	10,0	7,9
загородный цикл	6,1	6,8	5,3
смешанный цикл	6,7	7,9	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	717 000	649 000	633 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный дизельный D-класс



Opel Insignia

Широкая решетка радиатора Opel Insignia напоминает улыбку



Peugeot 508

Оригинальные ходовые огни – отличительная черта Peugeot 508



Skoda Superb

«Нос» Skoda Superb украшен логотипом марки

Автомобили D-класса сохраняют популярность, даже несмотря на то, что все больше покупателей отдают предпочтение не им, а моделям повышенной проходимости. Среди их преимуществ – вместительность и комфорт. На украинском рынке у них также есть свой покупатель, а время от времени появляются и новые модели вроде освеженного **Skoda Superb**, нового **Peugeot 508** и вернувшегося на наш рынок **Opel Insignia**. О них и пойдет речь в нашей статье.

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

Новый Peugeot 508 преобразился и отличается, пожалуй, самым ярким и стремительным дизайном. У него короткие свесы кузова и длинный капот. Линия крыши теперь более покатая, а у лобового и заднего стекол увеличены углы наклона. Боковины стали более профилированными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и необычными вертикальными ходовыми огнями. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. У боковых окон отсутствуют рамки. Фонари напоминают жабры, а соединяет их прозрачная вставка.

Во внешнем виде Skoda Superb по-прежнему господствуют грани. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Освеженная модель легко узнается по новому «лицу». Фирменная решетка радиатора стала крупнее, а на «носу», как и ранее, расположен логотип Skoda. Новые стреловидные фары теперь светодиодные. Передний бампер стал массивнее, а воздухозаборник в нем шире. Сзади обращают на себя внимание новые фонари, соединенные тоненьким хромированным молдингом. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Peugeot несколько компактнее соперников – 4750 мм в длину при колесной базе в 2793 мм. У Skoda эти показатели равны 4869 мм и 2841 мм, соответственно. Длина Insignia достигает 4897 мм, а расстояние между осями – 2829 мм. Французский лифтбэк легче соперников – 1535 кг против 1582 кг у «немца» и 1589 кг – у «чеха».

В салоне Opel Insignia неплохие материалы отделки, обшит он кожей. Передняя панель теперь по форме напоминает рас-



Opel самый длинный в тройке – 4897 мм



Peugeot компактнее соперников – 4750 мм в длину



У Skoda самая большая колесная база – 2841 мм



Пятая дверь Insignia дополнена заостренным спойлером



Фонари 508 соединены прозрачной вставкой



Заднюю часть Superb дополнили хромированным молдингом

простертые крылья. Рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. На приборной панели два циферблата соседствуют с жидкокристаллическим дисплеем, на который выведено изображение спидометра. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь значительно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок с электроприводом и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом, как и обод руля. Посадка за рулем довольно низкая, но обзорность от этого не пострадала. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Салон Peugeot также обшит кожей, а на педалях установлены металлические накладки. Передняя панель оформлена в фирменной стилистике i-Cockpit. Цифровая 12-дюймовая комбинация приборов расположена непривычно высоко, а трехспицевый руль небольшой. Центральная панель Peugeot 508 повернута к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей, однако даже температура салона изменяется через меню мультимедиа. Оставшиеся кнопки напоминают клавиши пианино. У рулевой колонки Peugeot 508 изменяются высота и глубина, а кресла первого ряда получили электропривод, подогрев и функцию массажа. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Посадка низкая, а водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара подлокотников прячет нишу для мелкой поклажи, в которой также предусмотрены USB-порт и беспроводная зарядка для смартфонов. У 508 несколько ограничен обзор назад.

Внутри Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Материалы отделки улучшены: в салоне присутствуют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Octavia. Во всех версиях оно обшито кожей, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. На панели приборов установлены знакомые циферблаты приборов в классическом стиле. Широкая центральная панель увенчана новым сенсорным 8,0-дюймовым экраном мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья

несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Они получили электропривод и подогрев. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Установка электро-механического стояночного тормоза с небольшим рычажком позволила увеличить передний подлокотник. Внутри его – вместительный бокс.

На втором ряду места для ног и над головой в Superb несколько большее, чем в 508 и Insignia. В Peugeot сзади не очень большое пространство над головой. Салон во всех трех автомобилях достаточно широкий для троих пассажиров. Преимущество Skoda – очень большой багажник: его объем составляет 625 л тогда, как в Opel – 490 л, а в Peugeot – 487 л. Со сложенными задними сиденьями получается 1760, 1450 и 1537 л. В 508 пятая дверь оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Opel Insignia 2,0 D Innovation, Peugeot 508 2,0 HDi GT-Line и Skoda Superb 2,0 TDI Style. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, связью Bluetooth, парктроником, круиз-контролем, легкосплавными дисками, 6 подушками и системой стабилизации. В Peugeot и Opel есть камера заднего вида. Insignia и 508 получили технологию распознавания дорожных знаков, а у немецкого лифтбэка также есть системы автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон и контроля полосы движения.

Под капотами автомобилей – четырехцилиндровые 2,0-литровые турбодизели. Мотор Peugeot 508 развивает 180 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 400 Н·м при 2000 об/мин. Однако динамика несколько хуже, чем у соперников – 9,4 с до 100 км/ч. Отчасти это продиктовано характером 8-ступенчатой автоматической трансмиссии, работающей плавно, но не очень быстро. Также следует отметить, что двигатель несколько шумноват, особенно если его раскручивать. Расход топлива составляет 6,4 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе. Также для 508 предложены 1,5-литровый 130-сильный турбодизель и 1,6-литровый бензиновый турбомотор на 150 л. с.

Турбодизель Opel развивает 170 л. с. У него также крутящий момент в 400 Н·м, но достигается он при более низких 1750-2500 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Такой лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и развивает 226 км/ч. Двигатель работает очень тихо. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи плавно, но не очень быстро. Правда, «аппетит» побольше, чем у конкурентов: 6,7 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе. Также в нашей стране модель предлагают с 1,5-литровым 165-сильным турбомотором.



Циферблаты приборов Opel разделены цифровым спидометром



Цифровая панель приборов Peugeot размещена непривычно высоко



В салоне Superb преобладают строгие горизонтальные линии



В Insignia достаточно места сзади



В 508 сзади ограниченное пространство над головой



На втором ряду Superb весьма просторно

Двигатель Skoda мощнее, чем у соперников – 190 л. с. А вот его максимальный крутящий момент такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. Мотор тихий и плавный. Работает он в связке с хорошо настроенной 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у него самая лучшая – 8,3 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. Superb самый экономичный: в городском цикле он расходует 5,3 л/100 км, а в на трассе – 3,9 л/100 км. Лифтбэк также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (190, 220 и 280 л. с.).

Insignia на первое место ставит комфорт. Его подвеска стала мягче, а потому гораздо лучше справляется с дорожными неровностями, даже несмотря на 18-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. Рулевое управление лифтбэка точное и приятно наполнено тяжестью, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне довольно тихо.

Peugeot 508 также весьма комфортабельный и его подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Езда мягкая даже в версии GT-Line, где установлены более жесткие пружины. Преимуществом 508 является наличие адаптивных амортизаторов. Вкупе с пониженным центром тяжести они помогают уменьшить крены в поворотах. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется, хорошее и сцепление с дорогой. Руль лифтбэка легкий, но довольно точный. Автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 10,8 м против 11,1 м у Skoda и 11,8 м у Opel. На больших скоростях шумы ветра и шин не беспокоят.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость, пусть и не очень увлекательную. Сцепление с дорогой у него на высоте, а система XDS+, имитирует дифференциал повышенного трения и помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска традиционно упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах лифтбэк не очень сильно. Также следует отметить весьма качественную шумоизоляцию.

Skoda Superb 2,0 TDI Style самый доступный в тройке – 903 тыс. гривен. Он также привлекает динамикой, экономичностью и вместительным багажником. Opel Insignia 2,0 D Innovation стоит 918 тыс. гривен, а его сильная сторона – комфортная подвеска. Цена Peugeot 508 2,0 HDi GT-Line – 930 тыс. гривен, а его преимущество – богатая комплектация.



Объем багажника Opel – 490 л



У Peugeot в распоряжении 487 л



Багажник Skoda самый вместительный – 625 л

Технические характеристики

Модель	Opel Insignia	Peugeot 508	Skoda Superb
Тип кузова	лифтбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1582	1535	1589
Длина/ширина/высота, мм	4897/1863/1455	4750/1859/1403	4869/1864/1468
Колесная база, мм	2829	2793	2841
Колея передняя/задняя, мм	1607/1610	1601/1597	1586/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	136	164
Объем багажника мин/макс, л	490/1450	487/1537	625/1760
Диаметр разворота, м	11,8	10,8	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1956	1997	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	170 при 4000	180 при 3750	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-2500	400 при 2000	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/55	Дт /66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	235/45 R18	235/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	9,4	8,3
Максимальная скорость, км/ч	226	231	240
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,7	6,4	5,3
загородный цикл	4,3	4,4	3,9
смешанный цикл	5,2	5,2	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	918 000	930 000	903 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Яркие компактные вседорожники



Fiat 500X

Круглые фары и молдинг на «носу» Fiat 500X указывают на принадлежность к 500-тому «семейству»



Hyundai Kona

Hyundai Kona привлекает «двухэтажной» оптикой



Suzuki Vitara

Хромированная решетка радиатора и продолговатые фары – черты Suzuki Vitara

Сегмент вседорожников широкий и разнообразный. В последнее время все больше пользуются спросом небольшие городские модели. Их ценят за маневренность и экономичность и далеко не всегда выбирают с полным приводом. Некоторые представители класса компактных вседорожников весьма яркие. Среди них – новый Hyundai Kona, только представленный в Украине, а также Fiat 500X и Suzuki Vitara, о которых и пойдет речь.

Fiat 500X в выглядит очень стильно и необычно. Принадлежность автомобиля к «семейству» Fiat 500 сразу заметна. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на «носу». Вместе с тем, у автомобиля раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере, а в нижней части кузова предусмотрен пластиковый обвес. «Плечи» задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Овальные фонари дополнены серебристыми ободками.

Новый Hyundai Kona сразу обращает на себя внимание. Первое, что бросается в глаза – «двухэтажная» передняя оптика. Сверху размещены узкие светодиодные ходовые огни и указатели поворотов, а снизу – фары головного света. Широкая трапецевидная решетка радиатора выполнена в традиционном стиле Hyundai. У вседорожника серьезно раздутые крылья и профилированные боковины. В профиль он выглядит динамично благодаря ниспадающей форме крыши. Пластиковый защитный обвес на удивление выражен. На крыше установлен большой спойлер, а фонари также размещены в два уровня: лампы заднего хода установлены отдельно в бампере.

Suzuki Vitara выделяется на фоне соперников классическим угловатым дизайном. У него выраженный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши, а в дизайне преобладают прямые линии и углы. Новая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а массивный передний бампер дополнен широким воздухозаборником. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов, а в боковинах – небольшие декоративные «жабры». Оконная линия широкая, а задние крылья раздуты. Крупные треугольные фонари обновлены.

Fiat самый крупный в тройке – достигает 4273 мм в длину против 4175 мм у Suzuki и 4165 мм у Hyundai. А вот самая большая колесная база у Kona – 2600 мм тогда, как у 500X – 2570 мм, а у Vitara – 2500 мм. Интересно, что при этом «японец» заметно легче соперников: он весит 1195 кг, итальянский автомобиль – 1320 кг, а корейский – 1387 кг.

У Fiat 500X внутри просматриваются черты классического стиля 500-ой серии.



Fiat больше соперников – 4273 мм



У Hyundai самая большая колесная база – 2600 мм



Suzuki самый легкий – 1195 кг



Фонари 500X украшены хромированными ободками



Заднее стекло Кона закрыто спойлером



Фонари Vitara – треугольные

Пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Салон Hyundai Kona выглядит весьма сдержанно, а многие его элементы знакомы по хэтчбэку Hyundai i30. В частности, у него позаимствовано трехспицевое рулевое колесо. Крупные циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. К широкой центральной панели сверху прикреплен 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного и они достаточно крупные. Рулевая колонка Hyundai Kona регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресла обогреваются, как и руль. Посадка достаточно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфона.

В салоне Suzuki Vitara господствуют грани, как и в дизайне. В отделке использована замша с красными швами. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Появились новые циферблаты приборов. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Прямоугольная центральная панель сверху увенчана крупными аналоговыми часами, размещенными между двух вентиляционных дефлекторов. Предусмотрен и 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, а потому привыкание к ним не займет много

времени. У рулевой колонки регулируются высота и вылет. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что в купе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Сами кресла несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом.

На втором ряду больше всего места для ног в Kona, а вот в Vitara и 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Fiat и Suzuki щедрое пространство над головой. Во всех трех автомобилях сзади троим пассажирам тесновато. Vitara обладает самым вместительным багажником – 375 л против 361 л – у Kona и всего 245 л – у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1120, 1143 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Fiat 500X Cross Mid, Hyundai Kona 1,6 Dynamic и Suzuki Vitara 1,4 GL+. Все они укомплектованы электро-стеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Кроме того, у Kona и Vitara камера заднего вида, а Hyundai получил еще и датчики света и дождя. У «итальянца» и «корейца» по 6 подушек безопасности тогда, как у «японца» – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями. Мотор Fiat 500X развивает 140 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 230 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается быстротой реакций, но работает с толчками. Fiat разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с и достигает 190 км/ч. Расход топлива у него равен 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

Под капотом Hyundai Kona – 1,6-литровый двигатель с самой высокой в тройке мощностью – 177 л. с. Тяги у мотора также ощутимо больше, ведь максимальный крутящий момент составляет 265 Н·м при 1500–4500 об/мин. Обгон на трассе легко совершается без понижения передачи. Характер «четверки» спокойный, а работает она довольно тихо. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает очень быстро. Динамика, что неудивительно, лучшая из трех авто: 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. При этом автомобиль довольно экономичный: 6,9 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км на трассе. Вседорожник у нас также доступен с 1,0-литровым 120-сильным турбомотором,



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



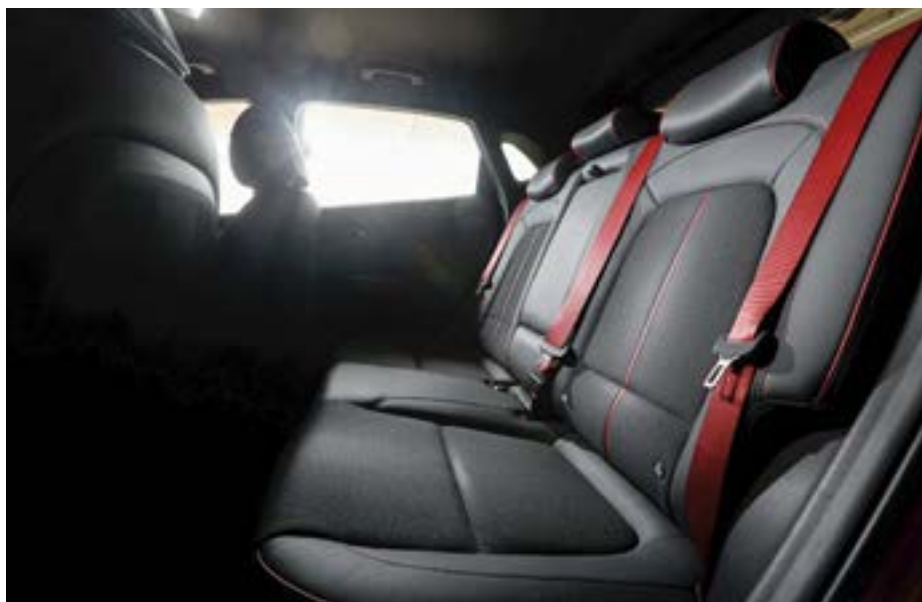
К центральной панели Hyundai сверху прикреплен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей



На центральной панели Suzuki установлены часы



Сзади в 500X ногам тесновато



В Kona сзади немного места над головой



В Vitara самое щедрое пространство над головой

а также в полностью электрическом исполнении мощностью 204 л. с.

Двигатель Suzuki Vitara объемом 1,4 л также выдает 140 л. с. У него достаточно тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Вместе с тем, мотор довольно бодрый и быстро набирает обороты. А 6-ступенчатый «автомат» работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. При этом Suzuki расходует 7,1 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. В Украине обновленная модель также предложена с 1,0-литровым 112-сильным турбомотором.

Fiat демонстрирует уверенную управляемость на уровне легковых моделей. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Dynamic Steering Torque, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное, хоть и не очень информативное, а нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска в легко справляется с дорожными неровностями и при этом вседорожник мало кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра, хотя он и не очень громкий.

Hyundai Kona демонстрирует неплохое сцепление с дорогой, но он довольно тяжелый, а потому часто ощутима недостаточная поворачиваемость. Руль точный и наполнен тяжестью, но не самый информативный. Вседорожник мало кренится в поворотах, однако за это приходится расплачиваться довольно упругой ездой. Зато Kona самый маневренный: диаметр разворота составляет 10,2 м против 10,4 м у Vitara и 11,1 м у 500X. Весьма неплохо выполнена и шумоизоляция, поэтому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Suzuki Vitara не столь увлекателен в управлении, как Fiat или Hyundai. Хотя его рулевое управление довольно точное и легкое, пусть не самое информативное, особенно в околорулевой зоне. Vitara довольно высокий, но не очень сильно кренится в виражах. Однако, за это придется расплачиваться комфортом езды, так как подвеска достаточно жесткая и выбоины на дорогах ощутимы. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы шин и ветра – шумоизоляция несколько хуже, чем у соперников.

Fiat 500X Cross Mid привлекает низкой ценой – 495 тыс. гривен. Suzuki Vitara 1,4 GL+ стоит 559 тыс. гривен и отличается самым вместительным багажником. Hyundai Kona 1,6 Dynamic несколько дороже – 614 тыс. гривен, но зато у него лучшая в тройке динамика и самая богатая комплектация.



Багажник Fiat небольшой – 245 л



Объем багажника Hyundai – 361 л



У Suzuki в распоряжении – 375 л

Технические характеристики

Модель	Fiat 500X	Hyundai Kona	Suzuki Vitara
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1320	1387	1195
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4165/1800/1568	4175/1775/1610
Колесная база, мм	2570	2600	2500
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1559/1568	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	170	185
Объем багажника мин/макс, л	245/910	361/1143	375/1120
Диаметр разворота, м	11,1	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1591	1373
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5500	177 при 5500	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	230 при 1750	265 при 1500	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/50	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9	7,7	9,5
Максимальная скорость, км/ч	190	210	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,2	6,9	7,6
загородный цикл	4,9	5,9	4,9
смешанный цикл	5,7	6,3	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	495 000	614 000	559 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Сравнение седанов С-класса



Hyundai Elantra

У Hyundai Elantra
оригинальные треугольные фары



Mazda 3

Широкая решетка радиатора Mazda 3
напоминает улыбку



Toyota Corolla

В переднем бампере Toyota Corolla –
огромный воздухозаборник

Как правило, в С-классе большим спросом пользуются хетчбэки, хотя и седаны также покупают, особенно в наших краях. Эти автомобили вместительные, но при этом недорогие и относительно экономичные. Не так давно на украинском рынке появились новая Mazda 3, а чуть раньше представили очередное поколение Toyota Corolla и обновленную версию Hyundai Elantra. О них мы и поговорим.

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

Новая Mazda 3 серьезно преобразилась внешне и выглядит гораздо ярче. Линии кузова стали более плавными, а капот – длиннее. Седан не столь яркий, как хетчбэк Mazda 3, но все равно обращает на себя внимание. У него длинный капот, высокая линия и приподнятая задняя часть. А вот в анфас автомобиль выглядит знакомо: широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

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

Все три седана – довольно-таки большие, по меркам С-класса. Длина Mazda достигает 4660 мм, Hyundai – 4570 мм, а Toyota – 4630 мм. У «тройки» колесная база равна 2725 мм, а у Elantra и Corolla – 2700 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1245 кг тогда, как Toyota – 1280 кг, а Mazda – 1324 кг.

В салоне Hyundai Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки. Седан получил новое трехспицевое рулевое



Hyundai компактнее соперников – 4570 мм



У Mazda самая большая колесная база – 2725 мм



Задняя часть Toyota слегка приподнята



Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари



В крышку багажника Mazda 3 интегрирован спойлер



Фонари Corolla соединены хромированным молдингом

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

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

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

ся мягкими и комфортабельными, но при этом неплохо удерживают спину. Они обогрываются, как и руль. На трансмиссионном тоннеле размещен подстаканник и сдвижной подлокотник с небольшим отделением внутри. Передние стойки крыши тоненькие, что улучшило обзорность.

На втором ряду пространство над головой примерно одинаковое во всех трех автомобилях. А вот места для ног в Hyundai несколько больше, чем в двух других седанах. К тому же, его задние сиденья обогрываются. Салон у Elantra и Mazda 3 несколько шире, чем у Corolla. Самый большой багажник у Toyota – 471 л против 458 л у Hyundai и 450 л у Mazda.

Для сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Hyundai Elantra 1,6 Premium, Mazda 3 1,5 Style и Toyota Corolla 1,6 Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, датчиками дождя и света, аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, системой стабилизации, круиз-контролем и легкосплавными дисками. У Hyundai и Mazda также есть система доступа без ключа и парктроник, а Elantra еще и беспроводную зарядку для смартфонов получила. У «тройки» 7 подушек безопасности, а у двух других седанов – по 6.

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

Новая Mazda 3 предложена со знакомым 1,5-литровым бензиновым двигателем мощностью 120 л. с. Он неплохо ведет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 153 Н·м крутящего момента в распоряжении при 4000 об/мин. По мере разгона эта «четверка» становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 12,1 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Mazda самая экономичная: расходует в городском цикле 6,7 л/100 км, а в загородном – 5,1 л/100 км. Также Mazda 3 можно выбрать с 1,8-литровым 116-сильным турбодизелем.



Центральная панель Hyundai повернута к водителю



Показания спидометра Mazda выведены на дисплей



Передняя панель Toyota выполнена V-образной



Сзади в Elantra больше всего места для ног



В Mazda 3 салон достаточно широкий



На втором ряду Corolla довольно просторно

Toyota Corolla получил 1,6-литровую атмосферную «четверку». Ее мощность самая большая в тройке – 132 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент также немного больше, чем у соперников: 160 Н·м доступны при высоких 4200 об/мин. Двигатель отличается тишиной и работает без вибраций, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора, который работает плавно. Corolla демонстрирует лучшую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и достигает 190 км/ч. При этом и расход топлива у седана умеренный: 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на трассе. Модель теперь также доступна с гибридной силовой установкой суммарной мощностью 122 л. с.

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

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

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

Toyota Corolla 1,6 Active самый доступный в тройке – 563 400 гривен. Также он привлекает вместительным багажником и хорошей динамикой. Hyundai Elantra 1,6 Premium стоит 577 500 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Mazda 3 1,5 Style несколько дороже соперников – 591 тыс. гривен, зато у него хорошая управляемость и экономичный двигатель.



Объем багажника Hyundai – 458 л

У Mazda в распоряжении 450 л

Багажник Toyota самый большой – 471 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Elantra	Mazda 3	Toyota Corolla
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1245	1324	1280
Длина/ширина/высота, мм	4570/1800/1450	4660/1795/1440	4630/1780/1435
Колесная база, мм	2700	2725	2700
Колея передняя/задняя, мм	1564/1565	1570/1580	1540/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	130
Объем багажника мин/макс, л	458	450	471
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	1496	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	127 при 6300	120 при 6000	132 при 6400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	158 при 4850	153 при 4000	160 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/51	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC
Размер шин	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	12,1	10,2
Максимальная скорость, км/ч	195	200	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,1	6,7	8,0
загородный цикл	5,3	5,1	5,1
смешанный цикл	6,7	5,7	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	577 500	591 000	563 400
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Saab

ШВЕДСКИЕ НОНКОНФОРМИСТЫ



Прототип Saab 92.001 1947 года



Saab начинался, как авиаконцерн



Серийный Saab 92 1949 года



Гоночный Saab 96 победил в ралли Монте-Карло

В этом году свое 70-летие празднует марка Saab. Шведский автопроизводитель стал жертвой мирового экономического кризиса, но в истории остались его нестандартные модели. На протяжении всего своего существования в Saab наблюдалась тесная связь с самолетами. Оно и неудивительно, ведь фирму создали как подразделение авиаконцерна Svenska Aeroplan AB (Saab).

В 1937 году стало понятно, что новой мировой войны не избежать и нейтральная Швеция решила своими силами строить военные самолеты. В городке Тролльхеттен появилось авиационное предприятие. Война миновала и в Saab решили расширить бизнес. В мирное время боевая авиация не столь востребована, а вот автомобили – как нельзя кстати. Поэтому часть производственных мощностей решили перепрофилировать под автомобильное предприятие, хотя военные и гражданские самолеты делать продолжили.

Четырехколесного первенца Saab разработала молодая команда авиационных инженеров во главе с Гуннаром Льюнгстрёмом и дизайнером Сикстеном Сасоном. Первый прототип автомобиля появился в 1947 году. Он нес индекс 92.001, так как цифрами до 91 обозначались модели самолетов. Неофициально концепт называли UrSaab. При его проектировании широко использовались авиационные технологии, а кузов тщательно продували в аэродинамической трубе. Поэтому коэффициент лобового сопротивления составил 0,30, что неплохо даже по сегодняшним меркам. Профиль купе очень смахивал на крыло аэроплана в разрезе. К тому же, автомобиль был переднеприводным – редкость по тем временам.

Полномасштабное производство Saab 92 стартовало 12 декабря 1949 года. Хотя оснастили его двухтактным 764-кубовым двухцилиндровым мотором мощностью всего 25 л. с., хорошая аэродинамика позволяла ему развивать 105 км/ч. Интересно, что все ранние Saab 92 были исключитель-

Saab 93 1955 года



Универсал Saab 95 1959 года



Saab Sonett 1955 года



но зелеными, потому что на авиационных заводах оказалось в избытке краски «хаки» для военных самолетов. Позже предложили и другие цвета, а также сдвижную тканевую крышу и 28-сильный мотор. До 1957 года произвели свыше 20 тыс. машин.

Передний привод способствовал неплохой управляемости авто. Это оценили не только

простые автолюбители, но и профессиональные спортсмены. Уже в 1950 году Рольф Менге выиграл на Saab 92 1000-километровое ралли Швеции, а два года спустя Грета Моландер победила в женском кубке престижнейшего ралли Монте-Карло.

Команда шведских конструкторов продолжила развитие модели и в 1955 году на

Нью-Йоркском автосалоне показали новый Saab 93. Его оснастили уже трехцилиндровым двигателем объемом 748 куб. см и мощностью 33 л. с. Парадокс, но американцы, предпочитавшие заднеприводные модели длиной свыше 5 м, обратили внимание на «малыша». В США экспортировали их больше 93-х, чем в любую другую страну.

Saab 96 1960 года и прицеп SAABO





Saab Sonett 1966 года

Усилили популярность модели новые гоночные победы: в финском ралли «1000 озер» и американском GAMR, первое место в классе в итальянской гонке Mille Miglia и второе – в соревновании «24 часа Ле-Мана». Специально для любителей активной езды подготовили 55-сильный Saab GT750 – пер-

вый в мире автомобиль, стандартно оснащенный ремнями безопасности. А вот для семейных людей создали семиместный универсал Saab 95.

Вершиной развития линейки стала модель 96 1960 года. Конструктивно она не слишком отличалась от предшественников и сохра-

нила все заложенные в Saab 92 принципы. Однако она обрела фирменную дизайнерскую черту Saab – изгиб задних стоек в виде хоккейной клюшки (в Швеции, как известно, очень любят хоккей).

С минимальными изменениями Saab 96 выпускали вплоть до 1980 года и произвели



Saab 96 1969 года



Saab 99, 1969 год



Saab Sonett 1970 года

свыше полмиллиона купе. Поначалу использовали все тот же трехцилиндровый двигатель предшественника, развивавший 38-52 л. с., но затем его сменили четырехцилиндровым V4, выпускаемым по лицензии Ford. Его 65 л. с. позволила разогнаться до 100 км/ч за 16 с. Но для раллистов подготовили 95-сил-

ную модификацию, которая принесла заводской команде долгожданный триумф в ралли Монте-Карло. Причем, Эрик Карлссон побеждал там дважды – в 1962 и 1963 годах. Также специально для 96-го подготовили прицеп-автомобиль SAABO с двумя спальными местами.

Гонимые успехи подтолкнули руководство Saab к созданию полноценной спортивной модели. Еще в середине 50-х годов в Трелльхеттене спроектировали небольшой двухместный кабриолет с кузовом из стекловолокна. Назвали его Sonett, но это имя не имело ничего общего с поэзией: оно



Saab 900 1978 года



Пионер турбонаддува - Saab 99 Turbo 1978 года

Saab 900 Turbo 1979 года



Saab 9000 1984 года



Saab 900 Turbo Cabriolet, 1986 год



произошло от фразы S nett den r («он такой чистый»). Действительно, Sonett отличался чистотой линий. Весил авто всего 600 кг, поэтому 58 л. с. хватало, чтобы развить 190 км/ч. Ежегодно планировали производить по 2000 автомобилей преимущественно для гонок, но из-за изменения регламента соревнований пришлось отказаться от идеи, и мир увидели всего 6 кабриолетов.

Однако имя Sonett не исчезло: в 1966 году так назвали стильное 3,8-метровое двухместное купе. Сначала его оснащали 60-сильным трехцилиндровым двигателем, а затем

появился вариант с 1,5-литровым V4 в 65 л. с. Малая масса (770 кг) способствовала хорошей динамике и управляемости. Разгон до 100 км/ч занимал 12 с, а максимальная скорость достигала 160 км/ч. Позаботились и о безопасности: установили сиденья с подголовниками, трехточечные ремни безопасности и трубчатый защитный каркас. В 1970 году представили обновленный Sonett III с модными на то время выдвигными фарами и 75-сильной «четверкой».

В 1969 году автомобильное подразделение Saab отделилось от авиационного,

чтобы создать концерн вместе с производителем грузовиков Scania. Новый этап в истории марки обозначился и современным семейством автомобилей – Saab 99, поступившим в продажу с конца 1968 года. Модель отличалась более современным граненым дизайном, который обозначил стиль шведской марки на последующие 20 лет. Сначала представили купе, а вскоре к нему присоединились седан, универсал и трехдверный хэтчбек. Автомобиль привнес еще одну фирменную черту Saab – замок зажигания на центральном тоннеле возле

Saab 900 1993 года



Saab 9-5 1997 года



Saab 9-3 Aero 1999 года



Saab 9-3 2002 года



рычага трансмиссии. Такое решение позволяло легче дотянуться к нему и улучшало безопасность, ведь традиционная схема с замком на рулевой колонке приводила к травмам коленей во время аварии. Три года спустя автомобиль впервые в мире получил омыватели фар и подогрев сидений.

Для Saab 99 предлагали две «четверки» производства Triumph – 1,7-литровую 86-сильную и 2,0-литровую 110-сильную. Для флагманской версии подготовили 3,0-литровый V8, но им оснастили всего 45 машин. На смену ему в Saab предложили турбонаддув, который в то время можно было увидеть разве что на дорогом Porsche 911 Turbo. Saab 99 же был весьма доступным и со 145 л. с. под капотом мог достигать

Saab 9-2X - шведский брат Subaru Impreza



200 км/ч. Это был настоящий волк в овечьей шкуре – мало что выдавало его отличные характеристики. С Saab 99 связаны и громкие победы шведской марки на раллийных трассах в 1976-1979 годах.

С 1978 года модельный ряд расширила модель 900. Ее необычность состояла в сочетании переднего привода и расположенного продольно четырехцилиндрового двигателя. Для этого мотор пришлось разместить маховиком вперед. Силуэт Saab 900 с изогнутым лобовым стеклом выделял авто в потоке машин. Под капотом самого мощного 900 Аеро трудился 2,0-литровый 175-сильный турбомотор. В 1986 году модельный ряд 900-го пополнил первый кабриолет шведской марки.

В начале 80-х в Saab наладили сотрудничество с концерном Fiat. Первым его плодом стала модель 600 – шведский вариант Lancia Delta. А затем конструкторы двух компаний совместно приступили к созданию моделей бизнес-класса. Так появились четыре «брата» - Saab 9000, Lancia Thema, Fiat Croma и Alfa Romeo 164. Над дизайном 9000 трудился известный итальянский стилист Джорджетто Джуджаро, но модель все равно сохранила скромный внешний вид. Saab 9000 сочетал в себе комфорт с отличными ходовыми качествами.

Среди стандартного и дополнительного оборудования можно было найти двухзонный климат-контроль, бортовой компьютер, круиз-контроль, электропакет. Изюминкой 9000 стала функция Night Panel, позволяющая ночью отключить подсветку всех приборов, кроме спидометра. Вершину модельного ряда заняла версия Аеро с 200-сильным турбомотором, способная развить 230 км/ч. Три таких автомобиля на американском автодроме в Талладеге смогли преодолеть 100 тыс. км со средней скоростью 213 км/ч. Седаны ездили по трассе на протяжении 19 дней, останавливаясь только для дозаправки и смены гонщиков.

Saab 9-5 Aero 2005 года



Кабриолет Saab 9-3 Aero, 2008 год



Saab 9-7X 2005 года



В 1989 году Saab и Scania вошли в состав концерна General Motors. Новый владелец взялся за обновление модельного ряда – появились новое поколение модели 900 (переименованное в последствии в 9-3) и седан 9-5 – наследник Saab 9000. Компания стала пионером в применении новых технологий по безопасности – разработали активные подголовники и электронный распределитель тормозного усилия. Saab вернулся в автоспорт, и в 2000 году победил в престижной горной гонке Pikes Peak.

В начале XXI века увидел мир свежий седан 9-3. На базе Subaru Impreza построили универсал 9-2X, первый вседорожник марки 9-7X использовал агрегаты Chevrolet TrailBlazer.

Однако за два десятилетия Saab не принес General Motors большой прибыли. Мировой экономический кризис 2008 года заставил американский концерн пройти через процедуру банкротства, реорганизации и ча-

Saab 9-5 2010 года не стал массовым



Saab 9-4X 2011 года - последняя модель марки

стичной национализации. Сначала прекратили свое существование марки Hummer, Pontiac и Saturn. Saab же в 2010 году выкупила голландская компания Spyker.

Новые владельцы за год даже смогли выпустить 32 тыс. автомобилей, треть из которых составили новейшие седаны и универсалы Saab 9-5 второго поколения. Также собрали около 500 новых вседорожников 9-4X. Однако руководство Spyker поняло, что ресурсов на поддержку Saab не хватает и шведскую компанию снова выставили на продажу. Велась переписка с несколькими китайскими производителями, но в конце 2011 года было оглашено о банкротстве Saab.

Впрочем, китайским инвесторам все же удалось выкупить права на Saab 9-3 и с 2019 года седан выпускают в Китае, но уже как электромобиль NEVS 9-3. А вот Швеция имя Saab сохранено только в авиастроении – самолеты там по-прежнему выпускают.

NEVS 9-3 - электрический китайский брат Saab



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