

Тест-Драйв

ЯНВАРЬ 2020



Jaguar F-Type Coupe • Rinspeed MetroSnap • Kia Optima • Mercedes-Maybach GLS600 • Lexus UX300e • Renault Espace • Chevrolet Suburban • Tahoe • Skoda Rapid • Lynk & Co 05 • McLaren 620R • Mercedes-Benz GLA • Audi S8 • Subaru Legacy • Alfa Romeo Stelvio • Hyundai Ioniq • BMW X3 M • Mercedes-Benz GLE Coupe • MG ZS EV • Peugeot 2008 • Audi RS Q3 • Toyota Highlander • Audi RS Q8 • BMW X6 • Ford Mustang Shelby GT500 • Volvo Polestar 1 • Porsche Taycan • BMW 8 Series Gran Coupe • Mercedes-Benz CLS • Porsche Panamera • Kia Rio • Fiat Tipo • Peugeot 301 • Audi Q7 • BMW X7 • Mercedes-Benz GLS • Kia Sorento • Land Rover Discovery Sport • Skoda Kodiaq • Duesenberg •

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

**Концепт-кар
RINSPEED METROSNAP:**
транспорт для города будущего



10

**Премьера
KIA OPTIMA:**
пятый дубль



14

**Премьера
MERCEDES-MAYBACH GLS600:**
вседорожная роскошь



18

**Премьера
LEXUS UX300E:**
электрический первенец



22

**Премьера
RENAULT ESPACE:**
освежение



26

**Премьера
CHEVROLET SUBURBAN И ТАНОЕ:**
американские гиганты



32

**Премьера
SKODA RAPID:**
радикальное обновление



36

**Премьера
LYNK & CO 05:**
китайско-шведский продукт



42

**Премьера
JAGUAR F-TYPE COUPE:**
омоложение



46

**Премьера
MCLAREN 620R:**
для трека и не только



52

**Премьера
MERCEDES-BENZ GLA:**
перезагрузка



58

**Дебютант
ALFA ROMEO STELVIO:**
вседорожник с южным характером



64

**Дебютант
HYUNDAI IONIQ:**
модернизация



72

**Дебютант
AUDI S8:**
заряженный флагман



78

**Дебютант
SUBARU LEGACY:**
седьмая глава



86

**Дебютант
BMW X3 M:**
вседорожник с огоньком



92

Дебютант
MERCEDES-BENZ GLE COUPE:
смена поколений



100

Дебютант
MG ZS EV:
электрический вседорожник за разумные деньги



108

Дебютант
PEUGEOT 2008:
преображение



116

Дебютант
AUDI RS Q3:
компактная вседорожная ракета



124

Дебютант
TOYOTA HIGHLANDER:
переиздание



132

Дебютант
AUDI RS Q8:
обузданная мощь



140

Дебютант
BMW X6:
дубль три



148

Дебютант
FORD MUSTANG SHELBY GT500:
самый быстрый в табуне



154

Дебютант
VOLVO POLESTAR 1:
гибридный спортсмен



160

Дебютант
PORSCHE TAYCAN:
возвращение к истокам



168

Сравнительный тест-драйв
BMW 8 SERIES GRAN COUPE, MERCEDES-BENZ CLS И PORSCHE PANAMERA:
практичная альтернатива купе



174

Сравнительный тест-драйв
KIA RIO, FIAT TIPO И PEUGEOT 301:
много автомобиля на небольшие деньги



180

Сравнительный тест-драйв
AUDI Q7, BMW X7 И MERCEDES-BENZ GLS:
премиальные гиганты



186

Сравнительный тест-драйв
KIA SORENTO, LAND ROVER DISCOVERY SPORT И SKODA KODIAQ:
вместительные и экономичные



192

Страницы истории
DUESENBERG:
высший класс по-американски

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.

Rinspeed M

транспорт для



etroSnap

города будущего









Ателье Rinspeed не перестает удивлять причудливыми концепт-карами. В последние годы швейцарцы активно занялись беспилотными транспортными средствами для сферы обслуживания. К шоу электроники CES-2020 подготовили новый Rinspeed MetroSnap.

Rinspeed MetroSnap – это беспилотная 3,7-метровая платформа с шасси и электромотором, на которую крепятся самые разнообразные сменные модули. То есть автомобиль может перевозить как пассажиров, так и грузы. Причем, трансформация происходит быстро и в автоматизированном режиме – модуль съезжает с платформы по специальному рельсам.

Rinspeed MetroSnap может быть и марш-

рутным микроавтобусом, автономным такси, и средством автоматизированной доставки заказов, и автомобилем сервисных и ремонтных служб – все зависит от типа модуля. Кроме того, беспилотник снабжен специальными проекторами, показывающими предупреждающие сообщения для других авто и пешеходов.

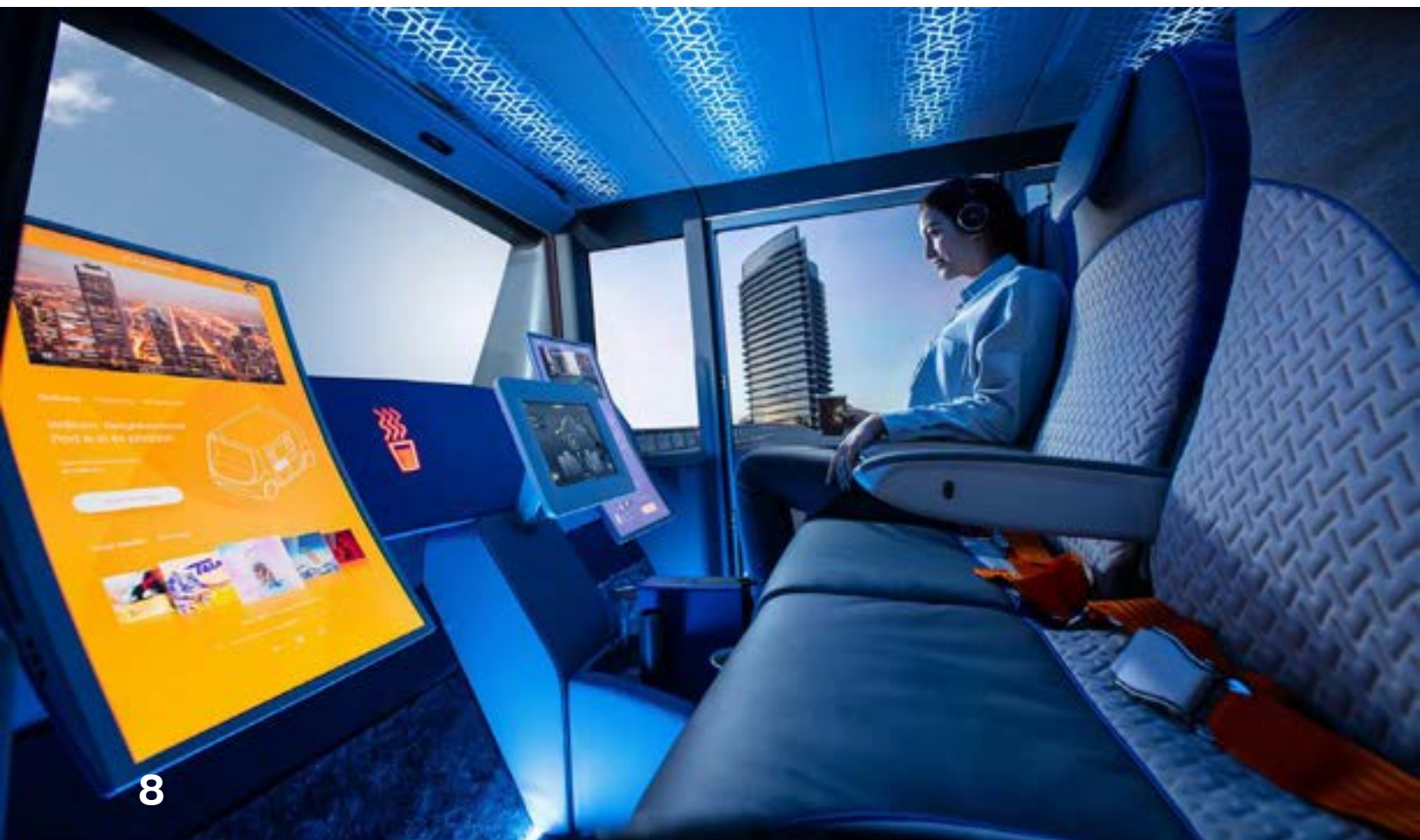
На CES-2020 покажут несколько вариантов Rinspeed MetroSnap. Пассажирский беспилотник является шестиместным, а в салоне предусмотрен набор дисплеев с выходом в Интернет. Кстати, кресла взяли у лайнера Boeing-737.

Второй вариант – своего рода магазин на колесах. В этом случае на платформу установлен контейнер с функцией охлаждения

продуктов. Покупатели смогут выбрать необходимый товар и расплатиться за него карточкой или с помощью смартфона.

Специальное мобильное приложение позволяет оператору давать беспилотнику задания, определять маршрут и дистанционно контролировать ряд параметров – таких, как температура внутри (чтобы грузы не испортились), уровень заряда батареи или скорость движения.

Асинхронный электромотор позволяет развить 85 км/ч. Rinspeed MetroSnap оснащен компактной аккумуляторной батареей на 12,2 кВтч, а его запас хода без подзарядки – 130 км. Для городской эксплуатации этого вполне достаточно.







Kia Optima

ПЯТЫЙ ДУ



а
бль

Седан Kia Optima представляет корейскую марку в D-классе с 2000 года. За почти два десятилетия увидели мир четыре поколения модели, а теперь подготовили пятую ее генерацию. Презентовали автомобиль в Южной Корее, где он продается под названием K5.

Новая Kia Optima подросла до 4905 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. Ширина осталась прежней (1860 мм), а вот высоту уменьшили до 1445 мм. Действительно, седан стал более приземистым, а его оконная линия теперь аркообразная, как у купе. Подчеркивает ее хромированный молдинг. Передняя часть стала выразительнее благодаря «акульему носу» и изогнутым светодиодным фарам. На выбор предложены колесные диски диаметром от 16 до 19 дюймов. Крышку багажника укоротили и

слегка заострили, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне улучшены материалы отделки. Бросается в глаза круглый джойстик автоматической трансмиссии, сменивший традиционный рычаг. Кроме того, в более дорогих версиях показания приборов выводятся на дисплей, а сенсорный экран мультимедийной системы повернут к водителю и увеличен до 10,25 дюймов в диагонали. Сенсорными стали и кнопки блока климат-контроля. В салоне серьезно улучшена шумоизоляция и установлены двойные стекла.

У всех Kia Optima теперь 9 подушек безопасности, есть системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Перечень опций расширили система доступа без ключа со смартфона, видеорегистра-

тор, парковочный автопилот с дистанционным управлением.

На первых порах новая Kia Optima получит 2,0-литровую атмосферную «четверку», развивающую 160 л. с. на бензине и 146 л. с. на газе, а также 1,6-литровый 180-сильный турбомотор. Появится и 195-сильная гибридная версия, причем она получила солнечные батареи на крыше. Позже линейку расширит 2,5-литровый 198-сильный бензиновый двигатель, а для некоторых стран предложат и 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. Разные версии седана будут оснащать «автоматами» на 6 и 8 ступеней.

На родине Kia K5 пятого поколения уже продается и там стоит от 17 800 долларов. В остальных странах седан Kia Optima появится в 2020 году и будет заметно дороже.





Mercedes- GLS600

BCE



Maybach

дорожная роскошь





Концерн Daimler расширяет линейку своих самых роскошных версий от Maybach. Причем если ранее все ограничивалось седаном S-Class, то теперь взялись за вседорожные модели. Ранее увидел мир Mercedes-Maybach G650, а теперь на автосалоне в Гуанчжоу представили новый Mercedes-Maybach GLS600.

Mercedes-Benz GLS в исполнении Maybach нетрудно отличить от стандартной модели. Прежде всего, у него новая огромная решетка радиатора. Она, как и воздухозаборник в бампере декорирована хромом, а под стать ей – серебристые накладки на оконных рамках и порогах. Стандартными являются 22-дюймовые легкосплавные диски, а за

доплату предложены 23-дюймовые колеса. Для Maybach также предлагают эксклюзивные двухцветные варианты окраски.

Доступ в салон Mercedes-Maybach GLS600 облегчают выдвижные подножки. Естественно, во внутренней отделке сочетаются дорогая кожа Nappa, дерево и полированный алюминий. Цифровая панель приборов и сенсорный





дисплей мультимедиа сгруппированы в один блок.

Основное внимание уделено, конечно, задним пассажирам. В отличие от стандартного семиместного GLS, версия от Maybach может быть исключительно с двумя рядами сидений. Причем можно выбрать трехместный задний диван или два отдельных кресла с выдвигаемыми валиками под ноги, разделенных высокой консолью с холодильником внутри. В обоих случаях есть электропривод, подогрев, вентиляция и массаж.

Для второго ряда предусмотрены съемные планшеты, откидные столики и отдельный сенсорный экран для управления климат-контролем (он у GLS600 четырехзонный). Также установлены распылитель духов в салоне, 1590-ваттная аудиосистема и подсветка с 64 разными цветами. А в подарок идет набор фирменных бокалов для шампанского.

Пока новый Mercedes-Maybach GLS600 предлагают исключительно с 4,0-литровым турбированным V8. Он развивает 558 л. с. и обеспечивает 730 Н·м крутящего момента, а еще 22 л. с. и 250 Н·м может кратковременно добавлять гибридная установка. С 9-ступенчатым «автоматом» 5,2-метровый вседорожник весом 2785 кг разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Конечно же, автомобиль получил адаптивные амортизаторы и пневмоподвеску, способную сканировать дорогу на наличие выбоин. Maybach сделали комфортнее обычного GLS, усилена и шумоизоляция.

Mercedes-Maybach GLS600 поступит в продажу с весны 2020 года. Цены еще не объявлены, но ожидается, что вседорожник будет стоить свыше 150 тыс. евро.

Lexus

ЭЛ



UX300e

электрический первенец





В линейке марки Lexus уже давно есть гибриды, а вот электромобилей до недавнего времени не было. И вот наконец представлена первая серийная электрическая модель. В Lexus решили пойти менее сложным путем – подготовили электрический вариант своего самого компактного внедорожника UX.

С виду электромобиль Lexus UX300e практически не отличается от бензинового собрата. У него такой же граненый дизайн с выраженными колесными арками. Огромная веретенообразная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными

фарами. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Узнать электрическую версию можно разве что по новым колесным дискам с улучшенной аэродинамикой.

В салоне также сохранен знакомый стиль. Передняя панель рельефная, а трехспицевое рулевое колесо очень небольшое. А вот селектор трансмиссии у UX300e новый. Также изменена графика цифровой панели приборов. На центральной панели установлен большой 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, а рядом с ним – циферблат часов. Поскольку аккумуляторные батареи расположены в полу, то

внутреннее пространство и объем багажника не пострадали.

Электромотор Lexus UX300e развивает 204 л. с. Характеристики электромобиля не раскрывают, но известно, что динамика у него будет лучше, чем у бензиновой и гибридной модификаций. Батарея емкостью 54,3 кВт·ч обеспечивает запас хода в 400 км. Привод у электромобиля только передний.

Новый Lexus UX300e поступит в продажу с 2020 года, причем сначала его будут продавать в Европе и Китае. Цена внедорожника – около 40 тыс. долларов.





Renault



It Espace

ОСВЕЖЕНИЕ





Появившийся в 1984 году Renault Espace считается одним из основателей класса мини-вэнов. С того времени выпущено уже 1,3 миллиона этих автомобилей. Пятое поколение модели в производстве с 2014 года и теперь пришло время его обновить.

Основные черты модели не меняются десятилетиями: у Renault Espace по-прежнему однообъемный силуэт с большим углом наклона лобового стекла. Мини-вэн нынешнего поколения отличается еще и плавными обводами кузова. Узнать обновленную модель можно по свежей решетке радиатора в виде улыбки, новым бамперам и светодиодным фарами. Во флагманской версии Initiale Paris

оптика матричная, а еще установлены 20-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне Renault Espace появилась цифровая панель приборов, данные проецируются и на лобовое стекло. Диагональ сенсорного дисплея увеличена до 8,3 дюймов, а новые переключатели блока климат-контроля снабжены экранчиками, показывающими выбранную температуру. В Initiale Paris салон декорирован дорогой кожей, подсветка – светодиодная, а сиденья оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и массажем.

Перечень опций расширили панорамная крыша, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, беспроводная зарядка

для смартфонов и система полуавтономного движения в пробках.

Мини-вэну полностью заменили линейку двигателей. Единственный бензиновый турбомотор объемом 1,8 л развивает 225 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 7,9 с. Альтернатива – новые 2,0-литровые турбодизели мощностью 160 и 200 л. с. Все версии оснащены трансмиссией с двумя сцеплениями, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы и управляемые задние колеса.

Новый Renault Espace поступит в продажу с 2020 года. Мини-вэн будет стоить в Европе примерно от 35 тыс. евро.







Chevrolet Sub и Tahoe америка



Suburban

АМЕРИКАНСКИЕ ГИГАНТЫ







Chevrolet Suburban – старейшая модель автомобиля в мире, ведь выпускают ее с 1935 года. К 85-летию Suburban подготовили уже двенадцатое его поколение, а вместе с ним представили и укороченную версию Tahoe.

Американский гигант построен на новой рамной платформе от рамного пикапа Chevrolet Silverado и стал еще больше. Suburban теперь достигает 5733 мм в длину при колесной базе в 3405 мм, а у Tahoe эти показатели равны 5348 и 3070 мм, соответственно.

В стиле Silverado выполнен и дизайн передней части – с широкой решеткой радиатора, узкими фарами и изогнутыми ходовыми огнями. Оптика теперь светодиодная во всех Suburban и Tahoe. В профиль же автомобили остаются знакомыми: у них высокий капот и вертикальные стойки крыши.

В салоне улучшены материалы отделки,

а стандартным теперь является 10-дюймовый сенсорный дисплей. В более дорогих версиях появились большой цветной экран бортового компьютера и проекция данных на лобовое стекло. Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных сиденья с регулировками. Благодаря возросшим размерам и современной конструкции рамы новые Chevrolet Tahoe и Suburban стали значительно просторнее внутри, причем особенно увеличено пространство для ног на третьем ряду. В Tahoe еще и на 60% больший багажник.

Базовое оснащение теперь включает камеру заднего вида, систему автоматического торможения и Wi-Fi, а среди опций теперь есть адаптивный круиз-контроль, вентиляция передних сидений, камеры кругового обзора и пара 12,6-дюймовых мониторов для задних пассажиров.

Бензиновые V8 объемом 5,3 л (355 л. с.) и 6,2 л (420 л. с.) с функцией отключения

цилиндров остались прежними, но теперь для Suburban и Tahoe доступен еще и 3,0-литровый 277-сильный турбодизель.

Все версии оснащены 10-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть задним или полным. Вседорожный пакет Z71 включает понижающую передачу и систему помощи на спуске. Впервые вседорожники получили независимую многорычажную заднюю подвеску. За доплату отныне доступны не только адаптивные амортизаторы, но и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

Новые Chevrolet Suburban и Tahoe покажут публике на Детройтском автосалоне, а в продажу они поступят с середины 2020 года. Цены пока не объявлены и, скорее всего, Tahoe в США будет стоить от 50 тыс. долларов, а Suburban будет примерно на 2-3 тыс. долларов дороже.







Skoda



da Rapid

радикальное обновление



Лифтбэк Skoda Rapid представили в 2012 году, как бюджетную модель с вместительным салоном и большим багажником. На западноевропейском рынке на смену ему уже пришел новый хэтчбэк Scala. Однако в странах СНГ, Индии и Китае Rapid продолжают продавать и модель прошла основательную модернизацию.

Новая Skoda Rapid в анфас стала похожей на Scala. Ее решетка радиатора стала крупнее, а фары сделали треугольными. Оптика теперь может быть и светодиодной. У автомобиля новые капот и передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Предло-

жены новые легкосплавные диски диаметром 15 и 16 дюймов. Сзади обращают на себя внимание новые продолговатые фонари и несколько измененная пятая дверь.

В салоне появилось новое рулевое колесо, а в более дорогих версиях даже есть цифровая панель приборов. Центральная панель полностью новая, а сверху к ней крепится сенсорный дисплей с диагональю 6,5 либо 8 дюймов. Заменены и переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Под водительским сиденьем появилась ниша с фирменным зонтом.

Базовая комплектация Skoda Rapid теперь включает кондиционер и пару USB-разъемов,

а перечень опций дополнили подогрев руля, системы автоматического замедления и определения усталости водителя.

Атмосферная бензиновая «четверка» объемом 1,6 л предложена в версиях на 90 и 110 л. с. и может комплектоваться 5-ступенчатой механической трансмиссией или 6-ступенчатым «автоматом». Для 1,4-литрового 125-сильного турбомотора предложен 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG.

Новая Skoda Rapid поступит в продажу с января 2020 года. Стоимость лифтбэка стартует с 11 800 евро.





Lynk



X & Co 05

КИТАЙСКО-ШВЕДСКИЙ
ПРОДУКТ









Концерн Geely продолжает развивать свое премиальное подразделение Lynk & Co и расширять его линейку. Как и прежде, в разработке этих моделей принимают участие инженеры Volvo, ведь шведская марка является частью Geely. Пополнение в модельном ряду – новый Lynk & Co 05.

Lynk & Co 05 – самый крупный и дорогой представитель марки. Он достигает 4592 мм в длину при колесной базе в 2734 мм, а платформу для него позаимствовали у Volvo XC40. Это вседорожное купе на базе Lynk & Co 01 и больше всего автомобиль выделяется в профиль. У него аркообразная линия крыши и заостренная задняя часть, а высота уменьшена на 60 мм. Спереди же вседо-

рожник смотрится знакомо благодаря высоко посаженным светодиодным фарам и узкой решетке радиатора, хотя ее дизайн несколько иной, чем у других моделей Lynk & Co. За доплату предложены колесные диски диаметром до 20 дюймов.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а передняя панель выполнена асимметричной. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлен большой 12,7-дюймовый сенсорный дисплей, благодаря которому клавиш здесь немного. Все Lynk & Co 05 оснащены Wi-Fi, камерой заднего вида и раздельным климат-контролем, а среди опций есть панорамная крыша,

адаптивный круиз-контроль, электропривод сидений и пятой двери.

Поначалу новый Lynk & Co 05 будет предложен только с 2,0-литровым 190-сильным турбомотором Volvo и новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Позже линейку пополнит заряжаемая гибридная версия мощностью 250 л. с., способная проехать 50 км в полностью электрическом режиме. Привод может быть передним или полным.

В Китае Lynk & Co 05 поступит в продажу с 2020 года, будут его продавать и в Европе. Начальная стоимость вседорожника составит около 35 тыс. долларов.





Jaguar F- Coupe: OMOJ



Туре ложение





Jaguar F-Type – несомненно, самая яркая модель в современной линейке марки. Оно и неудивительно, ведь позиционируют ее, как духовного преемника легендарного Jaguar E-Type. Выпускают автомобиль с 2013 года и теперь пришло время для его основательной модернизации. Причем, если презентовали сначала кабриолет, затем купе, то освежить сперва решили версию с жесткой крышей.

Как и прежде, у Jaguar F-Type стремительный силуэт с длинным капотом, сдвинутым назад салоном, высокой оконной линией и ниспадающей формой крыши. Изменения лучше всего видны в передней части. Новая широкая решетка радиатора напоминает пасть зверя, а с ней сочетаются раскосые светодиодные фары. Также заменены бамперы и капот. Задняя часть слегка заострена, а подчеркивают ее новые узкие фонари. Версию F-Type R можно отличить по четырем хромированным выхлопным трубам, а также 20-дюймовым легкосплавным дискам. В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, доступны и карбоновые вставки. Главное отличие внутри – современная цифровая панель приборов. Также заменен селектор трансмиссии и установлен улучшенный 10-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. В F-Type R установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Объем багажника купе составляет 407 л.

Комплектация Jaguar F-Type включает систему доступа без ключа, отдельный климат-контроль, электропривод сидений и рулевой колонки, 380-ваттную аудиосистему, круиз-контроль.





Линейка двигателей купе также претерпела изменения. Базовой осталась 2,0-литровая 300-сильная «четверка» с турбонаддувом, а 3,0-литровый компрессорный V6 отныне предложен только в версии мощностью 380 л. с. Флагманский 5,0-литровый V8 с механическим нагнетателем теперь

развивает 450 либо 575 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с и развивает 300 км/ч.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть задним или полным. Также предусмотрен дифференциал повышенно-

го трения, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Новый Jaguar F-Type 2020 года уже доступен для заказа. Стоимость купе стартует с 63 тыс. евро, а позже появится и обновленный кабриолет.

Технические характеристики Jaguar F-Type

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Длина/ширина/высота, мм	4470/1923/1319
Колесная база, мм	2622
Объем багажника мин./макс., л	407
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5000
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	575 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	700 при 3500
Топливо/емкость бака, л	A-98/70
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	300
Стоимость тестируемого автомобиля, евро	63 000 – 102 000

McLaren

для трека и не только



h 620R

0









В McLaren подготовили уже вторую трековую модель за месяц. Ранее представили нестандартный кабриолет McLaren Elva, а теперь появилось и купе 620R. Новая модель стала вершиной развития начальной линейки Sports Series.

Как и родственные McLaren 570S и 600LT, новичок оснащен 3,8-литровым турбирован-

ным V8, однако его мощность выросла до 620 л. с. Крутящий момент при этом остался неизменным – 620 Н·м при 5500-6500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 8,1 с. Максимальная скорость составляет 322 км/ч.

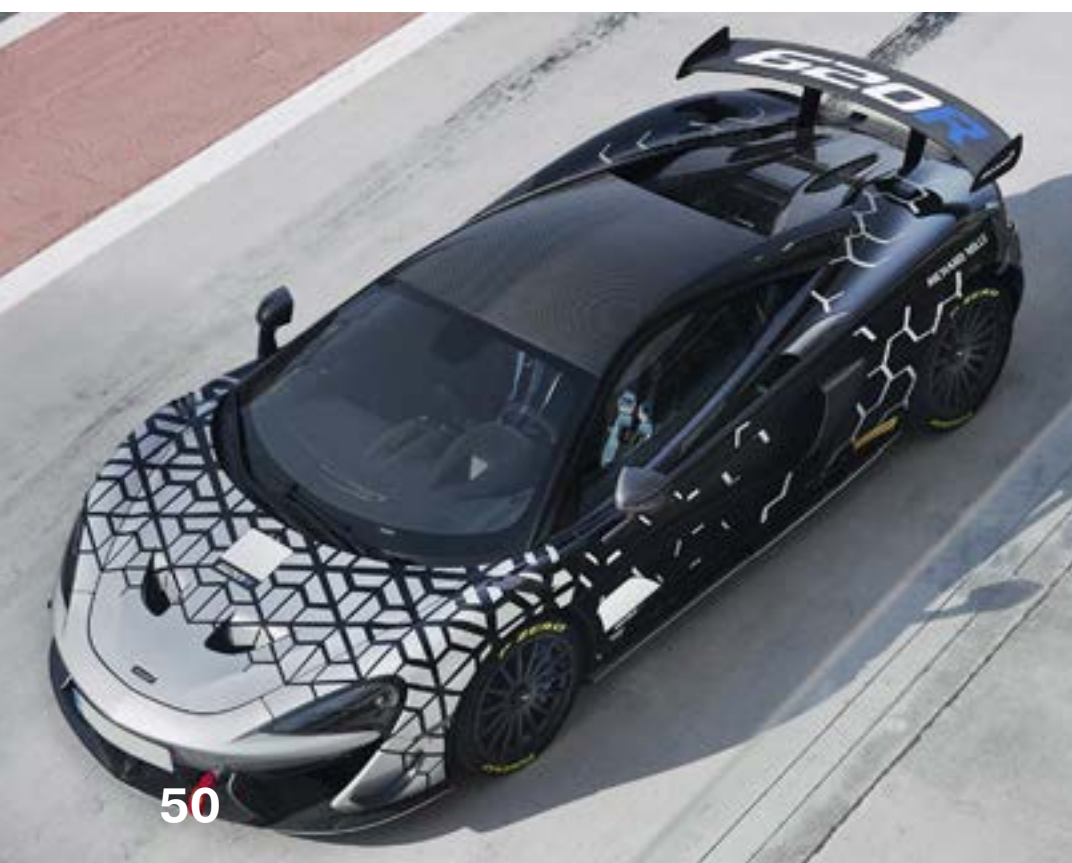
После доработки 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстрее.

Кроме того, у McLaren 620R более жесткая подвеска с новыми регулируемыми амортизаторами, более жесткими пружинами и стабилизаторами поперечной устойчивости. Установлены и карбоново-керамические тормоза диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади. Также при желании в добавок к стандартным шинам можно заказать набор гоночных slickов для езды по треку.

Купе McLaren 620R посадили на диету и облегчили до 1282 кг. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном и выраженным «носом». Узнать его можно по аэродинамическому пакету, позаимствованному у гоночных McLaren. Большое регулируемое антикрыло обеспечивает до 185 кг прижимной силы при 250 км/ч, еще 65 кг добавляет измененная передняя часть с новым спойлером и специальными каналами для прохождения поток воздуха. Клиренс уменьшен, а слегка расширенные колесные арки указывают на увеличенную колею.

В отделке салона сочетаются легкие карбон и алькантара. Ради снижения веса убрали коврики и перчаточный ящик, а дверные ручки заменили петлями. По желанию покупателя могут снять кондиционер, аудиосистему и спутниковую навигацию с дисплеем. Зато появились спортивные ковшеобразные сиденья и система телеметрии, дающая информацию о работе основных систем автомобиля.

Новый McLaren 620R поступит в продажу с января. Всего выпустят лишь 350 трековых купе по цене от 329 тыс. долларов.





Технические характеристики McLaren 620R

Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1282
Длина/ширина/высота, мм	4530/2095/1202
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3799
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	620 при 7500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	620 при 5500-6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. автоматическая с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, Traction control
Размер шин	225/35 ZR19 спереди, 285/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	322
Стоимость автомобиля, долларов	329 000

Mercedes- GLA: перезагр



Benz

узка









Появившийся в 2013 году Mercedes-Benz GLA стал самым маленьким вседорожником немецкой марки. Шесть лет спустя пришло время для второго поколения GLA и оно серьезно изменилось - можно говорить о перезагрузке вседорожной модели.

Mercedes-Benz GLA построен на новой платформе и стал чуть компактнее (4410 мм), но колесная база при этом выросла до 2729 мм. Если модель первого поколения выглядела, как приподнятый хэтчбек A-Class, то новичок солиднее и больше напоминает вседорожники. Он стал выше на 104 мм и больше похож на старших братьев GLC и GLE. В дизайне теперь преобладают раздутые поверхности. Свесы кузова укоротили, а линия крыши стала аркообразной. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а раскосые фары светодиодные уже в базовой версии.

Стандартные легкосплавные диски теперь 17-дюймовые, а за доплату предложены колеса диаметром до 20 дюймов.

Салон выдержан в традиционном стиле современных Mercedes-Benz. Круглые вентиляционные дефлекторы напоминают турбины, а цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. Сиденья расположены на 140 мм выше, чем в модели прошлого поколения. На втором ряду стало больше места для ног, а кресла получили горизонтальную регулировку и изменяемый угол наклона спинки. Объем багажника вырос до 435 л, а проем пятой двери расширили.

Список доступных опций для Mercedes-Benz GLA дополнили вентиляция и массаж передних сидений, системы полуавтоматического движения и распознавания дорожных знаков. В базовой версии есть технология автома-

тического замедления.

Поначалу для вседорожника предложат на выбор исключительно бензиновые турбомоторы объемом 1,3 л (163 л. с.) и 2,0 л (224 л. с.). Самый мощный Mercedes-AMG GLA35 разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с, а его максимальная скорость ограничена на 250 км/ч. Позже появятся 2,0-литровые турбодизели, 218-сильный заряжаемый гибрид и флагманский GLA45 мощностью до 421 л. с.

Mercedes-Benz GLA комплектуют 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями, а привод может быть передним или полным. За доплату предлагают адаптивные амортизаторы и вседорожный пакет с увеличенным клиренсом и системой помощи на спуске.

Новый Mercedes-Benz GLA поступит в продажу с весны. Стоимость базового вседорожника составит около 35 тыс. евро.





Технические характеристики Mercedes-Benz GLA

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4410/1805/1611
Колесная база, мм	2729
Объем багажника мин/макс, л	435
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	Бензиновый, с турнаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	224 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1800-4000
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый 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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6
Максимальная скорость, км/ч	209
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000 – 55 000



Alfa Romeo

вседоро



Alfa Romeo Stelvio

СВЯТОСЛАВ С ЮЖНЫМ ХАРАКТЕРОМ



В стане Alfa Romeo назревают большие перемены. Итальянская марка, по сути, превратится в производителя вседорожников. В ближайшие годы появятся две таких модели, а хэтчбек Giulietta и купе 4C снимут с производства. Для марки, десятилетиями делавшей упор на спортивные модели, это настоящая революция. И начали ее с модернизации уже существующего вседорожника Stelvio.

Alfa Romeo Stelvio сложно спутать с другим авто, ведь выглядит он самобытно и ярко. Поэтому дизайн и не обновляли. Длинный капот, короткие свесы кузова, аркообразная крыша и сдвинутый назад салон придают стремительности силуэту. Треугольный «клюв» решетки радиатора сразу дает понять, что перед нами именно Alfa Romeo. По бокам от него – пара воздухозаборников. Раскосые фары дополнены новыми светодиодными

ходовыми огнями. Профилированные капот и боковины, расширенные крылья придают автомобилю мускулов. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: у основания заднего стекла и на его верхней кромке. Ширину «кормы» подчеркивают продолговатые фонари.

В основе Stelvio лежит платформа Giorgio, которую также использует седан Alfa Romeo Giulia. Вседорожник достигает 4687 мм в





длину, 1903 мм в ширину и 1671 мм в высоту при колесной базе в 2818 мм. Двери и капот выполнены из алюминиевых сплавов, а коленвал – из углеволокна. Поэтому масса автомобиля небольшая – от 1659 кг в заднеприводном исполнении. Даже базовая версия оснащена 17-дюймовыми легкосплавными дисками, а за доплату доступны 18-дюймовые колеса.

В салоне Stelvio господствует традицион-

ный спортивный стиль Alfa Romeo. Отделка разбавлена алюминиевыми накладками и вставками «под карбон» (настоящий карбон предусмотрен в заряженном варианте QV). В варианте Sport педали и пороги украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей уже в базовой версии. Его обод плоский снизу, а помимо клавиш управления аудиосистемой и круиз-контролем на него вынесена и кнопка

запуска двигателя. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены новым цветным экраном бортового компьютера.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен более современный 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но для навигации в меню есть и новый круглый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и





климат-контроля здесь совсем немного. Обращает на себя внимание и измененный рычаг трансмиссии.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в Alfa Romeo Stelvio низкая, по меркам вседорожников. Передние сиденья неплохо удерживают спину и комфортабельнее. В версии Sport предусмотрены кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Они обшиты кожей, оснащены электроприводом и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

Вседорожник получился довольно просторным внутри. На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно для пассажиров ростом 185 см. Однако подушка

дивана профилирована под два места, да и трансмиссионный тоннель мешает сидящим по центру. Объем багажника составляет 525 л, а со сложенными задними сиденьями – 1600 л. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Alfa Romeo Stelvio.

Базовая комплектация весьма богатая и включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, парктроник, аудиосистему с 8 динамиками, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В версии Sport также есть спутниковая навигация, обогрев руля и камера заднего вида. Среди опций можно найти технологию мониторинга «слепых» зон, беспроводную зарядку для смартфонов и мощную аудиосистему с 14 динамиками.

Двигатели остались прежними. Бензиновая 2,0-литровая «четверка» выдает 200 либо 280 л. с. В более мощной версии 400 Н·м крутящего момента доступны с 2250 об/мин. То есть, тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. При этом мотор раскручивается и до 6800 об/мин, хотя после 6000 об/мин он «выдыхается». Звук двигателя очень сочный и приятный. Такой Alfa Romeo Stelvio демонстрирует отличную динамику: разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 230 км/ч. Вместе с тем, расход топлива очень умеренный – 8,9 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Позже покажут обновленный Alfa Romeo Stelvio QV с 2,9-литровым V6 на 510 л. с.



Турбодизель объемом 2,2 л доработан и теперь развивает 160, 190 и 210 л. с. У самой мощной версии с двумя турбинами приличная тяга на малых оборотах, ведь при 1750 об/мин в распоряжении пиковые 470 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6,6 с, а максимальная скорость составляет 215 км/ч. Такие характеристики позволяют простить двигателю его повышенную шумность. «Аппетит» также порадует – 5,5 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и рабо-

тает плавно. Полный привод у Stelvio подключаемый, то есть большую часть времени вся тяга идет на заднюю ось, но при недостаточном сцеплении с дорогой подключаются передние колеса. Также предусмотрена система помощи на крутом спуске.

Выдающихся вседорожных способностей от Alfa Romeo Stelvio ждать не стоит, зато на асфальте он хорошо себя проявляет. Его ходовая отлично настроена и управляется он не хуже, чем родственный седан Giulia. Низкий центр тяжести способствует малым кренам в поворотах. Опционный дифференциал повышенного трения позволяет умень-

шить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление очень острое и точное, по меркам вседорожников. Правда, нужно учитывать, что подвеска жестковата, а на больших скоростях в салоне слышен шум ветра. Технология Alfa DNA позволяет изменять настройки полного привода, рулевого управления и педали акселератора.

Обновленный Alfa Romeo Stelvio уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника не изменилась и начинается с 41 тыс. евро.

Технические характеристики Alfa Romeo Stelvio

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1735	1760
Длина/ширина/высота, мм	4687/1903/1671	
Колесная база, мм	2820	
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	
Объем багажника, л	525/1600	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1995	2143
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5250	210 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2250	470 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/50 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	6,6
Максимальная скорость, км/ч	230	215
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,9	5,5
загородный цикл	5,9	4,4
смешанный цикл	7,0	4,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	41 000 – 89 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Hyundai

модернизация



ai Ioniq





Hyundai Ioniq стал первым «зеленым» автомобилем в линейке корейской марки. Модель получилась довольно необычной, ведь предложили ее сразу в трех версиях: стандартный гибрид, заряжаемый гибрид и электромобиль. С 2016 года произведено свыше 60 тыс. этих автомобилей и пришло время для обновления хэтчбэка.

Внешние изменения у Hyundai Ioniq небольшие. У него по-прежнему весьма стремительный дизайн с большими углами наклона стоек крыши и слегка приподнятой задней частью. Узнать обновленный Ioniq можно при взгляде в анфас. Передняя часть немного изменена, а новые фары теперь являются светодиодными во всех версиях.

Электромобиль отличается от гибрида дизайном передней части: вместо решетки радиатора у него установлена пластиковая заглушка. Заднее стекло состоит из двух частей, разделенных спойлером. Стреловидные фонари хэтчбэка высоко посажены, а задний бампер весьма массивный.

Электромобиль Hyundai Ioniq достигает 4470 мм в длину, 1820 мм в ширину и 1450 мм в высоту при колесной базе в 2700 мм. Его капот и пятая дверь выполнены из алюминиевых сплавов, поэтому он получился не слишком тяжелым – 1420 кг. Также следует отметить хорошо проработанную аэродинамику: коэффициент лобового сопротивления равен всего 0,24.

Во внутренней отделке преобладают эко-

логически чистые материалы. Так, использован пластик, полученный путем вторичной переработки, а ткань для коврик изготовлена из сахарного тростника. Впрочем, во флагманской версии Тор салон декорирован кожей. Отделка разбавлена черными лакированными накладками и яркими вставками. В электрическом Ioniq они медного цвета, что символизирует электрические провода. Кроме того, электромобиль получил кнопочный селектор трансмиссии вместо традиционного рычага. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его графика может менять цвет и дизайн. Так, в спортивном режиме центральное место занимает изображение





циферблата тахометра с цифровым спидометром внутри, а вот в режиме ECO спидометр становится аналоговым.

Центральная панель Hyundai Ioniq немного повернута к водителю и увенчана новым 10,25-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также выполнены сенсорными. Ниже расположено беспроводное зарядное устройство

для мобильных телефонов.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья весьма удобные и неплохо удерживают спину. Во всех Hyundai Ioniq они обогриваются, как и руль. Низкая посадка и разделенное заднее стекло несколько ухудшают обзорность. Трансмиссионный тоннель довольно-таки высокий, что позволило разместить в подлокотнике вместительный бокс.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, но наклоненные задние стойки серьезно уменьшают пространство над головой. Поэтому пассажирам ростом выше среднего здесь будет тесновато. Объем багажника Hyundai Ioniq Electric составляет 350 л.

Базовая комплектация Ioniq довольно богатая – включает систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемни-









ков и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, 15-дюймовые легкосплавные диски, камеру заднего вида, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации, технологии автоматического замедления, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Тор добавлены кожаный салон, электропривод водительского сиденья, вентиляция передних и подогрев задних кресел, система мониторинга «слепых» зон. Среди опций появилась технология полуавтономного движения.

Электрический Hyundai Ioniq по-прежнему оснащен 120-сильным мотором. Пусть он не очень мощный, но в спортивном режиме уже с первых оборотов доступен очень приличный крутящий момент в 295 Н·м. Тяга на «низах» огромная, что обеспечивает очень неплохую динамику – 9,9 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 165 км/ч. Конечно, двигатель работает неслышно. Но примерно он умирляет свой пыл и после 80 км/ч разгон становится медленнее.

Новая аккумуляторная батарея с возрастом до 38,3 кВт·ч емкостью увеличила запас хода до 300 км. Пополнить заряд от бытовой электросети можно за 12 часов, а от быстрой станции зарядка на 80% происходит всего за 40 минут.

Батарея Hyundai Ioniq размещена в днище, что способствует понижению центра тяжести.



Поэтому крены в поворотах небольшие, хотя подвеска при этом довольно мягкая. Руль хэтчбэка легкий и не очень информативный в околонулевой зоне, но в режиме Sport наполняется тяжестью. Ioniq получил улучшенную систему рекуперативного торможения, а ее интенсивность можно регулировать специальными подрулевыми переключате-

лями. На больших скоростях в салоне слышен шум шин, хотя в общем внутри достаточно тихо.

Новый Hyundai Ioniq Electric уже поступил в продажу в Европе. Несмотря на все улучшения, стоимость электромобиля не изменилась и составляет от 35 тыс. евро.

Технические характеристики Hyundai Ioniq Electric

Тип кузова	хэтчбэк
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1420
Длина/ширина/высота, мм	4470/1820/1450
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	350
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	120
Макс. крутящий момент, Н·м	295
Емкость батареи, кВт·ч	38,3
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. реостатная
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, Brake Assist, VSM, TPMS
Количество подушек безопасности	7
Размер шин	195/65 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9
Максимальная скорость, км/ч	165
Запас хода, км	300
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	35 000

Audi S

заряженный флагман



8



С момента появления Audi A8 в 1994 году в линейке неизменно присутствовал и заряженный вариант S8. Поскольку не так давно появился новый Audi A8 четвертого поколения, то теперь пришло время для его самой мощной флагманской версии.

Audi S8 не слишком изменился внешне и сохраняет знакомый дизайн с аркообразной линией крыши. Впрочем, по примеру младшего седана A4 во внешнем виде стало больше граней. Боковины стали более рельефными, а пороги украшены хромированными накладками. Отличить S8 от стандартного A8 можно по особой решетке радиатора и увеличенным передним воздухозаборникам. Стреловидные фары не просто светодиодные, а с активной матрицей. Также у седана скромный аэродинамический обвес и стандартные 20-дюймовые легкосплавные диски. Сзади видны четыре выхлопных трубы, а на крышке багажника появился спойлер. Фонари растянуты на всю ширину кузова и дополнены серебристым молдингом.

При длине 5172 мм и колесной базе в 2998 мм новый Audi S8 несколько крупнее предшественника. В основе автомобиля лежит современная платформа MLB Evo, а потому в конструкции активно использованы не только легкие алюминиевые сплавы, но и магний, и даже карбон. Однако масса при этом выросла почти на 100 кг – до 2230 кг в базовой версии. Зато жесткость кузова повышена на 25%.

Во внутренней отделке сочетаются особая кожа, карбон и полированный алюминий, а педали получили металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет и интенсивность



можно изменять. Передняя панель стала более изящной, а вот четырехспицевое рулевое колесо, наоборот крупнее и массивнее. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с особой графикой и могут проецироваться на лобовое стекло.

На центральной панели расположены сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний

8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами. Кнопок здесь почти не осталось.

Audi S8 получил особые спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.





Установленные на нем подлокотники прячут бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду стало больше места для ног. Как и прежде, покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных кресла с подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Теперь у них еще и спинка откидывается с помощью электропривода, появилась и подставка для ног. К услугам задних пас-

сажиров – отдельный сенсорный дисплей для регулировки климат-контроля. Объем багажника остался на прежнем уровне (505 л), а его крышка оснащена электроприводом.

Комплектация Audi S8 включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, мощную аудиосистему, люк в крыше, Wi-Fi, камеру заднего вида, парковочный автопилот с дистанционным управ-

лением, адаптивный круиз-контроль. Также обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций – 1920-ваттная аудиосистема, съемные 10,1-дюймовые планшеты для задних пассажиров и новая система полуавтономного движения в пробках.





Audi S8 сохранил бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами. Но после доработки его мощность выросла до 571 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент достиг внушительных 800 Н·м и теперь доступен в широком диапазоне 2000-4500 об/мин. То есть, двигатель очень тяговитый и эластичный, а под рукой всегда есть запас мощности. Опциональная спортивная выхлопная система делает звук «восьмерки» более насыщенным и приятным для слуха. Большой седан достигает 100 км/ч за 3,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом мотор дополнили небольшой гибридной установкой для экономии топлива. При таких характеристиках расход топлива в 16 л/100 км в городе и 8,6 л/100 км на

трассе – не такой уж и большой.

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

Также предусмотрен активный задний дифференциал, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Управляемые задние колеса сделали большой седан гораздо маневреннее: диаметр его разворота – 11,4 м. Руль точный, но не самый информативный. При этом автомобиль остается очень комфортным благодаря пневмоподвеске, способной сканировать дорогу перед автомобилем на наличие выбоин. С кренами кузова успешно борются адаптивные амортизаторы.

Среди опций есть даже карбоново-керамические тормоза диаметром 420 мм спереди и 370 мм сзади, хотя и стандартные стальные диски хорошо справляются со своими обязанностями. Тем более, они менее резкие, что немаловажно для представительского седана. Технология Audi drive select позволяет изменять нажатием кнопки остроту рулевого управления, чувствительность педали акселератора, настройки трансмиссии и жесткость подвески.

Новый Audi S8 уже поступил в продажу в Европе. Стоимость флагманского седана стартует с отметки в 140 тыс. евро. Вскоре линейку расширит и 600-сильный вариант S8 Plus.

Технические характеристики Audi A8

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2235
Длина/ширина/высота, мм	5172/1945/1473
Колесная база, мм	2998
Колея передняя/задняя, мм	1644/1633
Клиренс (дорожный просвет), мм	125
Объем багажника мин/макс, л	505
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3996
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	571 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 2000-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/82
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Количество подушек безопасности, шт.	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	265/40 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,0
загородный цикл	8,6
смешанный цикл	11,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	140 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Subaru Le



седасу

седьмая глава





Марка Subaru пришла в D-класс с моделью Legacy ровно 30 лет назад – в 1989 году. С того времени выпущено свыше 3,5 миллиона этих седанов. К юбилею подготовили полностью новое, седьмое поколение Subaru Legacy.

Новый Subaru Legacy с виду новичок не слишком-то разительно отличается от предшественника. У него знакомый силуэт, хотя

задняя часть чуть больше приподнята, а оконная линия стала клиновидной. Широкая шестиугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами, дополненными С-образными ходовыми огнями. Колесные арки выпуклые, а вот боковины сделали менее профилированными. Сзади обращают на себя внимание крупные каплевидные фонари. Флагманскую

версию XT Touring можно узнать по спойлеру на крышке багажника и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Несмотря на всю схожесть с предшественником, седан построен на полностью новой платформе SGP, позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 70%. Он также немного подрос – до 4840 мм в длину при





колесной базе в 2750 мм. Хотя и масса выросла до 1585 кг в базовой версии.

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

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

В начальной версии на наклоненной центральной панели установлены два дисплея, а во всех остальных Legacy большую ее часть занимает огромный 11,6-дюймовый сенсорный монитор. Благодаря ему количество

клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля существенно уменьшено. Интересно, что в салоне теперь 8 подстаканников и 4 USB-порта.

Рулевая колонка Subaru Legacy регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья широкие и мягкие, а также неплохо удерживают спину. Благодаря тоненьким стойкам крыши обзорность во всех направлениях









хорошая. На трансмиссионном тоннеле предусмотрен широкий подлокотник с боксом, в котором поместится средних размеров планшет.

На втором ряду пространство для ног прибавило 35мм, а вот запас над головой остался прежним. Салон достаточно широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым средней комплекции здесь не тесно. Объем

багажника составляет 436 л, а погрузочный проем стал шире.

Базовая комплектация Subaru Legacy включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль и камеру заднего вида. Также обязательными являются 7

подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и наблюдения полосы движения. Самый дорогой вариант Limited XT добавляет кожаный салон, электропривод и подогрев передних сидений, двухзонный климат-контроль, обогрев задних кресел и руля, люк в крыше, мощную аудиосистему Harman/Kardon с 12 динамиками, Wi-Fi. Также в этом случае есть технология мониторинга «слепых» зон и система слежения за усталостью водителя. Список опций пополнила беспроводная зарядка для смартфонов.

Начальный двигатель знаком по предшественнику. Оппозитная «четверка» объемом 2,5 л теперь развивает 182 л. с. при 5800 об/мин. Крутящий момент остался прежним (236 Н·м) и достигается при довольно высоких 4400 об/мин. Поэтому если автомобиль загружен и поднимается на гору, то способностей двигателя не хватает. Разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость равна 210 км/ч. Расход топлива остался на прежнем уровне: 8,7 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном.

На смену 3,6-литровой «шестерке» пришел 2,4-литровый 260-сильный турбомотор, знакомый по флагманскому Subaru Ascent. У него довольно спокойный характер, практически нет турбопаузы и гораздо больше тяги. Максимальные 375 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2000-4800 об/мин. Он даже способен буксировать полутоннажный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 225 км/ч. При этом у турбированного Legacy не на-



много больше расход топлива – 9,8 л/100 км в городе и 7,3 л/100 км – на трассе.

Бесступенчатый вариатор CVT Lineartronic демонстрирует не очень быстрые реакции. В ручном режиме он имитирует 8-ступенчатый «автомат». Традиционно для Subaru обязательным является и постоянный полный привод.

Благодаря четырем ведущим колесам

сцепление с дорогой отличное. Кроме того, предусмотрена система векторизации тяги, помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление стало точнее и немного информативнее. Подвеска стала мягче, а потому Legacy комфортнее предшественника. При этом новые стабилизаторы поперечной устойчивости уменьшили крены кузова в поворотах.

У седана также улучшена шумоизоляция салона и установлены более эффективные тормоза – замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 38,7 м.

Новый Subaru Legacy уже поступил в продажу в Японии и США. В Америке седан стоит от 22 700 долларов, то есть лишь немногим дороже предшественника.

Технические характеристики Subaru Legacy

Тип кузова	седан	
Число дверей/мест	4/5	
Снаряженная масса, кг	1585	1712
Длина/ширина/высота, мм	4840/1840/1500	
Колесная база, мм	2750	
Колея передняя/задняя, мм	1580/1610	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	436	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2457	2390
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	Оппозитно, 4	
Количество клапанов/распредвалов	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	182 при 5800	260 при 5600
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	236 при 4400	375 при 2000-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	225/55 R17	225/50 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5	6,5
Максимальная скорость, км/ч	210	225
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,7	9,8
загородный цикл	6,7	7,3
смешанный цикл	7,8	8,7
Стоимость автомобиля (в США), долларов	22 700 – 34 200	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

BMW X3 M



М

ВСЕДОРОЖНИК С ОГОНЬКОМ





Линейка заряженных версий от BMW Motorsport постоянно расширяется. Мощные и быстрые М-модификации готовят для все новых моделей. Так, впервые подобным вариантом обзавелся BMW X3.

Новый BMW X3 M выглядит стремительно и привлекательно. У него длинный капот и рельефные боковины. Фирменная решетка радиатора BMW окрашена в черный цвет, а

по бокам расположены раскосые светодиодные фары. Отличить заряженную версию можно, прежде всего, по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и дополнительным «жабрам» в боковинах. Заменены и зеркала заднего вида. Также появились аэродинамический обвес и спойлер на верхней кромке пятой двери. Из бампера сзади выглядывают четыре сопла выхлопных труб. В стандартной версии

установлены 20-дюймовые легкосплавные диски, а в X3 M Competition – 21-дюймовые.

В основе вседорожника лежит новая платформа CLAR. BMW X3 M достигает 4726 мм в длину и 1897 мм в ширину при колесной базе в 2864 мм. Вседорожник довольно-таки тяжелый – 1970 кг.

Салон BMW X3 M декорирован кожей и алюминием, а за доплату доступны и карбоновые вставки. Педали украшены метал-





лическими накладками, а диодная подсветка может менять цвет. Внутри преобладают горизонтальные линии. Естественно, автомобиль получил новый спортивный руль небольшого диаметра с наплывами на обод. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем в X3 M у него особая графика. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно повер-

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

Автомобиль получил новые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются комфор-

табельными. Конечно же, предусмотрены электропривод регулировок и подогрев. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

На втором ряду приличное пространство для ног и над головой, так что людям ростом 180 см здесь не тесно. Удивана изменяется угол наклона спинки. Объем багажника





составляет 550 л в обычном состоянии и 1600 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Оснащение BMW X3 M включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, парктро-

ник, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В перечне опций есть вентиляция передних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлением, Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного

движения.

Под капотом прячется 3,0-литровая рядная «шестерка» с двойным турбонаддувом, однако с аналогичным мотором стандартного BMW X3 M40i у нее лишь 10% общих деталей. Заменены коленвал, поршни, головка блока цилиндров, турбины, интеркулер. Результат – 480 л. с. в стандартной версии и 510 л. с. – в X3 M Competition. Максимальный крутящий момент в обоих вариантах одинаковый – 600 Н·м и доступен в очень широком диапазоне оборотов (2600-5950 об/мин). То есть тяги хватает и турбомотор эластичный. Но при этом он непривычно отзывчивый и быстро раскручивается до максимальных 7200 об/мин. Стандартная версия разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с, а Competition – за 4,1 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, а за доплату этот порог могут поднять и до 280 км/ч. В более мощной версии предусмотрена еще и спортивная выхлопная система, обеспечивающая громкое и сочное звучание. Учитывая характеристики, расход топлива умеренный – 12,9 л/100 км в городском цикле и 9,1 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и без толчков. Конечно же, обязательным является и полный привод – его, кстати, позаимствовали у BMW M5.

Особенность этой полноприводной трансмиссии в том, что больше тяги передается на заднюю ось. Вкупе с электронным задним дифференциалом и системой векторизации тяги это делает тяжелый BMW X3 M на удивление маневренным. Руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. В



подвеске заменены передние рычаги и стабилизаторы поперечной устойчивости, а также установлены адаптивные амортизаторы. Следует отметить, что езда жестковата, причем особенно с 21-дюймовыми низкопрофильными шинами. И даже в

комфортном режиме амортизаторов X3 M не особо мягче. Зато крены в поворотах небольшие и на извилистых дорогах вседорожник уверенно себя чувствует. Увеличенные тормоза диаметром 395 мм спереди и 370 мм сзади обеспечивают отличное за-

медление. Также неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW X3 M уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника стартует с 84 900 евро, а версия Competition обойдется в 93,5 тыс. евро.

Технические характеристики BMW X3 M Competition

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1970
Длина/ширина/высота, мм	4726/1897/1669
Колесная база, мм	2864
Колея передняя/задняя, мм	1620/1665
Клиренс (дорожный просвет), мм	204
Объем багажника, л	550/1600
Диаметр разворота, м	12,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 2600-5950
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/40 R21 спереди, 265/40 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,9
загородный цикл	9,1
смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	84 900 – 93 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz GLE Coupe смена поколений



enz





Mercedes-Benz GLE Coupe появился в 2015 году и стал первым представителем немецкой марки в сегменте вседорожных купе. Развитие модели решили продолжить и поскольку ранее появился полностью новый Mercedes-Benz GLE, то теперь пришло время для смены поколений у его купеобразной версии.

От «носа» до передних дверей новичок идентичен стандартному Mercedes-Benz GLE. В его дизайне теперь преобладают более плавные линии. Фирменная широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Продолго-

ватые фары украшены Г-образными ходовыми огнями. Оптика полностью светодиодной, а за доплату может быть адаптивной и с активной матрицей, регулирующей пучок света. Капот стал более рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Линия крыши GLE Coupe стала более покатой, а задняя часть теперь заострена, так что в профиль вседорожник выглядит элегантнее предшественника. По краям кузова сзади установлены стреловидные фонари. Версия GLE53 от AMG отличается измененной передней частью, обвесом и 20-дюймовыми легкосплавными дичками вместо стандартных

19-дюймовых.

Вседорожник построен на современной модульной платформе MHA и подрос до 4939 мм в длину и 2010 мм в ширину при колесной базе в 2935 мм. Масса при этом осталась на прежнем уровне, ведь в конструкции использованы легкие алюминиевые сплавы – из них выполнены капот, передние крылья и часть деталей подвески.

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





вентиляционных дефлекторов. На трехспицевом рулевом колесе появились небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. В GLE53 обод руля плоский снизу.

Как и во всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы соединены в один блок. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть еще одна сенсорная панель.

Передние сиденья Mercedes-Benz GLE Coupe в базовой версии получили электропривод регулировок и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Лучше боковая поддержка в спортивных сиденьях GLE53. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный тоннель. Подлокотники прячут бокс, который можно дополнить беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду пространство для ног выросло на 60 мм, а вот запас над головой остался весьма скромным. Объем багажника составляет 655 л в обычном состоянии и

1790 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Mercedes-Benz GLE Coupe.

Начальная комплектация расширена и теперь включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения









усталости водителя. Среди опций теперь есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот и система полуавтономного движения.

Поначалу новый Mercedes-Benz GLE Coupe будет доступен только с 3,0-литровыми рядными «шестерками» с турбонаддувом. Бензиновые двигатели развивают 367 или 435 л. с. и дополнены небольшим 22-сильным электромотором. Прибавка в мощности незначительная, но доступны дополнительные 250 Н·м крутящего момента (к стандартным 520 Н·м), что помогает скрыть турбопаузу при разгоне. Так что тяги вполне достаточно, можно и 3,5-тонный прицеп буксировать. В более мощной версии один из турбокомпрессоров – электрический, что обеспечивает большую тяговитость на малых оборотах. Двигатель работает тихо и плавно. Вседорожник достигает 100 км/ч за 5,3 с и развивает 250 км/ч. К тому же, гибридная установка позволила добиться умеренного расхода топлива – 11,7 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен в версиях на 286 и 330 л. с. В более мощной версии турбин две, а максимальный крутящий момент просто огромен – 700 Н·м при 1200 об/мин. Тяги у двигателя в избытке и он очень отзывчивый. При этом турбодизель работает на удивление тихо и плавно. К тому же, динамика почти на уровне бензиновой версии – 5,7 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. А расход топлива меньше – 9,4 л/100 км городе и 6,3 л/100 км – на трассе.

Совсем скоро линейку расширит 320-сильный заряжаемый гибрид, причем с 2,0-литровым турбодизелем. Позже следует ожидать появления мощного GLE63 с 612-сильным V8 под капотом.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает практически незаметно. Вседорожник получил новую систему полного привода, способную перебрасывать до 100% тяги на любую ось.

Новый Mercedes-Benz GLE Coupe ориентирован на комфорт. Даже стандартная

подвеска с адаптивными амортизаторами довольно мягкая. Руль стал точнее и информативнее, а еще больше наполнен тяжестью. Улучшена и так неплохая шумоизоляция салона.

Отдельного упоминания заслуживает новая пневмоподвеска AirMatic E-Active, способная отдельно регулировать дорожный просвет на каждом колесе (он изменяется в пределах 180-270 мм). Это открывает новые возможности. Так, электроника может немного наклонять кузов автомобиля в сторону поворота, чтобы уменьшить крены. Кроме того, на бездорожье автомобиль может раскачиваться, что помогает преодолеть сложный участок. Также GLE Coupe сканирует дорогу впереди на наличие выбоин.

Mercedes-Benz GLE Coupe уже поступил в продажу в Европе. Вседорожное купе стоит от 76 тыс. евро, хотя позже появятся и более доступные 2,0-литровые версии.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLE Coupe

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	2250	2295
Длина/ширина/высота, мм	4939/2010/1730	
Колесная база, мм	2935	
Колея передняя/задняя, мм	1680/1680	
Клиренс (дорожный просвет), мм	180-270	
Объем багажника, л	655/1790	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2999	2925
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 6100	330 при 4400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 1800-4500	700 при 1200-3200
Тип вспомогательного двигателя	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	ДТ/85
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	9	
Размер шин	275/50 R20	275/55 R19
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250	240
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,7	9,4
загородный цикл	7,9	6,3
смешанный цикл	9,3	7,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	76 000 – 93 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

MG ZS EV

электрический вседорожник



к за разумные деньги





Британская марка MG в 2009 году пережила перезапуск под крылом китайского концерна SAIC. Она возобновила производство после банкротства и регулярно пополняет модельный ряд невиданными ранее автомобилями. С 2018 года в ее китайской линейке есть электромобили, а теперь первая электрическая модель MG ZS EV появилась и в Европе.

Электромобиль MG ZS EV внешне мало чем отличается от бензиновой версии. Разве что широкая решетка радиатора у него несколько иная да 17-дюймовые легкосплавные диски особенные. Дизайн вседорожника получился ярким и выразительным – с мускулистыми раздутыми крыльями и рельефным капотом. Подтянутый профиль подчеркивают короткие свесы и изогнутая оконная линия. Раскосые фары дополнены

светодиодными ходовыми огнями. Передний бампер напоминает распростертые крылья, а в нем находится узкий воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта черными пластиковыми накладками, предусмотрена и защита днища. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены большие стреловидные фонари, аткже со светодиодной оптикой.

Вседорожник достигает 4314 мм в длину





и 1809 мм в ширину при колесной базе в 2585 мм. Конечно, аккумуляторная батарея сделала электромобиль почти на 350 кг тяжелее бензинового собрата – 1534 кг.

Материалы внутренней отделки довольно неплохие, как для бюджетной модели. Пластик разбавлен серебристыми вставками, присутствуют и накладки, имитирующие карбон. Вентиляционные дефлекторы напоминают сопла реактивного двигателя.

Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу и обшит перфорированной кожей. Приборы глубоко врезаны в панель и тахометр разделены экраном бортового компьютера. Вместо рычага трансмиссии – круглый селектор.

Центральная панель MG ZS EV немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей

блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится USB-разъем.

У рулевой колонки регулируется только высота. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Передние сиденья комфортабельные, однако боковая поддержка у них не самая лучшая. В отличие от бензиновой версии, на центральном тоннеле установлен









подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног и над головой более, чем достаточно, по меркам автомобилей такого класса. Сзади комфортнее двоим пассажирам, ведь салон не очень широкий, да и подушка дивана профилирована под два места. Объем багажника точно такой же, как у бензинового MG ZS: 448 л в обычном состоянии и 1375 л – со сложен-

ными задними креслами. Пол в отсеке выполнен двухуровневым, а под ним появилась ниша для хранения зарядных кабелей.

Базовая комплектация MG ZS EV довольно богата и включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, парктроник, адаптивный кру-

из-контроль. Расширено оснащение по безопасности: есть не только 6 подушек безопасности и система стабилизации, но и технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Exclusive салон декорирован кожей, добавлены климат-контроль, камера заднего вида, панорамная крыша, подогрев передних сидений, датчики дождя и света.

Электромотор развивает 143 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 353 Н·м уже с первых оборотов. Конечно, тяги более, чем достаточно, а при резком старте она даже в избытке: чувствуется паразитное силовое подруливание – переднеприводный автомобиль начинает рыскать. Естественно, мотор работает в полной тишине. Динамика очень неплохая – 8,5 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 140 км/ч.

У силовой установки – три режима работы с разным энергопотреблением. Аккумуляторная батарея на 44,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 260 км. От домашней электросети она заряжается за 6 часов, а зарядка от быстрой 50-киловаттной станции на 80% занимает около 40 минут.

По повадкам на дороге электрический MG ZS мало чем отличается от бензинового собрата. Разве что из-за тяжелых аккумуляторных батарей в днище центр тяжести ниже и крены кузова уменьшены. Мягкая и длинноходная подвеска справляется с большинством дорожных неровностей. Рулевое управление не самое информативное, хотя в спортивном режиме приятно наполняется тяжестью. Сцепление с дорогой хорошее,



а система стабилизации вмешивается очень рано и не дает потерять контроль над автомобилем. У вседорожника неплохая шумоизоляция салона – при езде по автомагистрали внутри тихо. Автомобиль также

получил рекуперативное торможение, причем его интенсивность можно регулировать подрулевым рычажком.

Новый MG ZS EV уже поступил в продажу в Европе, причем первая партия из 2000 ма-

шин была предназначена для Великобритании и раскуплена за два месяца. Все дело в очень привлекательной цене от 23 500 евро – это самый доступный электрический вседорожник на европейском рынке.

Технические характеристики MG ZS EV

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1534
Длина/ширина/высота, мм	4314/1809/1611
Колесная база, мм	2585
Колея передняя/задняя, мм	1555/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника мин/макс, л	448/1375
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	143
Макс. крутящий момент, Н•м	353
Емкость батареи, кВт•ч	44,5
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. реостатная
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	6
Размер шин	215/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	140
Запас хода, км	260
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	23 500 – 28 000

Peugeot 20

преображение



008





Peugeot 2008 представили в 2013 году, как преемника универсала 207 SW. Первое поколение модели также было универсалом, но с увеличенным дорожным просветом. А вот его преемник изменил образ и превратился в компактный вседорожник.

Как и ранее, Peugeot 2008 является родственником хэтчбэка 208. Он построен на новой модульной платформе СМР и ощущимо подрос. Длина прибавила сразу 141 мм (до 4300 мм), а колесная база увеличена на 65 мм – до 2605 мм. При этом автомобиль достаточно легкий – от 1192 кг.

Преобразился и дизайн Peugeot 2008 – он

стал ярче и выразительнее. У вседорожника высокий капот и изогнутая оконная линия. Решетка радиатора увеличена в размерах, крупнее стал и воздухозаборник в бампере. В духе современных Peugeot фары дополнены светодиодными ходовыми огнями в виде следов от когтей, а противотуманки напоминают клыки. В во флагманской версии GT Line оптика полностью светодиодная и установлены 18-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 16-дюймовых. Колесные арки слегка раздуты. На крыше увеличен спойлер, а фонари вседорожника высоко посажены.

Внутри улучшены материалы отделки и

стало больше черных лакированных накладок. В варианте GT Line предусмотрены вставки «под карбон», можно изменять цвет подсветки, а педали украшены металлическими накладками. Салон, как и у других современных Peugeot, решен в стилистике i-Cockpit. Обшитое кожей рулевое колесо небольшое, а приборная панель расположена очень высоко – на уровне глаз. Она, кстати, цифровая, 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 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.

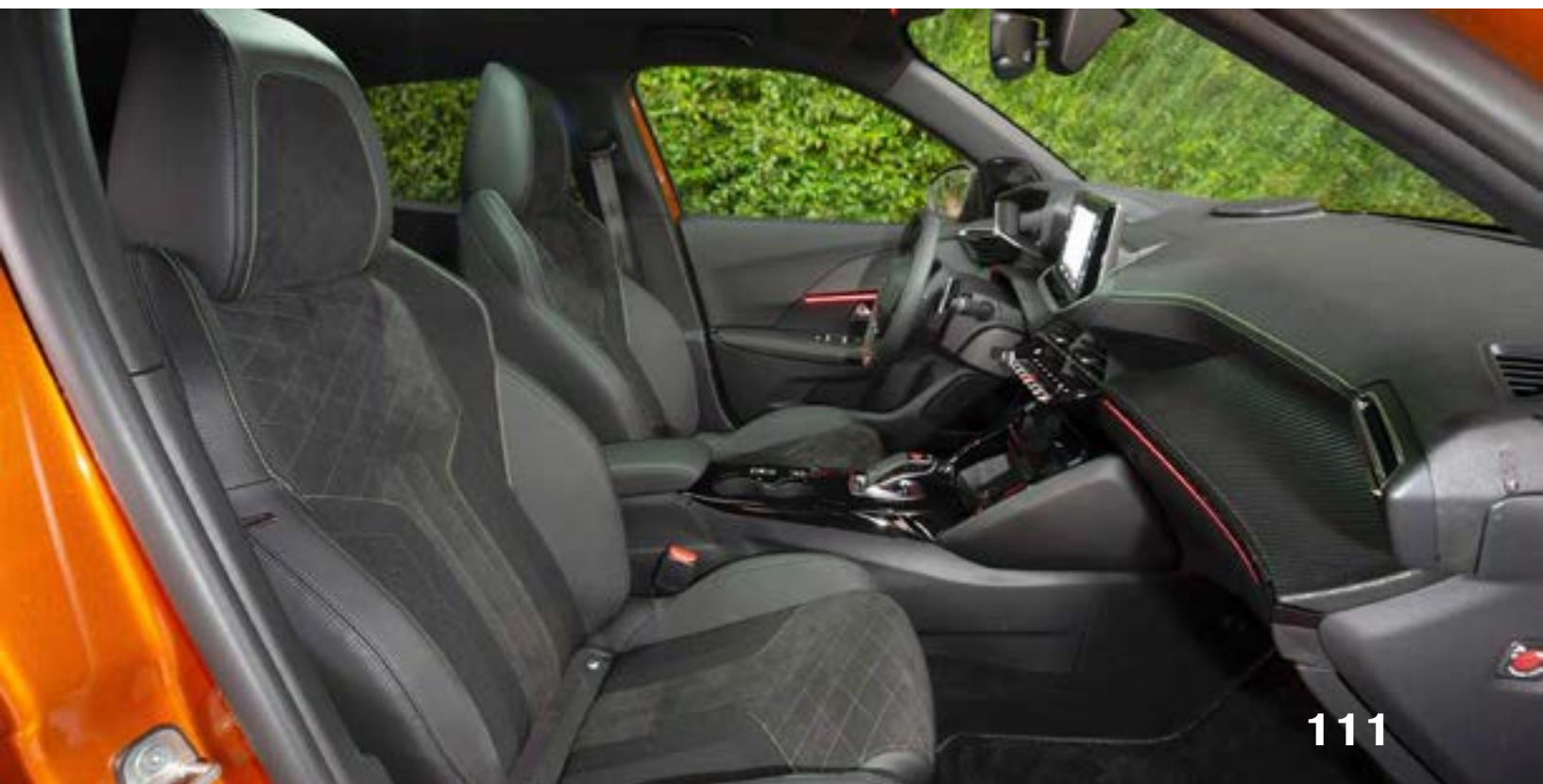
Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Передние сиденья

комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Гораздо лучше удерживают спину спортивные кресла в версии GT Line. Посадка за рулем довольно высокая, что улучшает обзорность. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду стало ощутимо больше места для ног, неплохой запас и над головой. Салон не очень широкий, поэтому двоим сзади комфортнее. Зато багажник вырос до очень приличных 434 л в обычном состоянии и 1467 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Peugeot 2008 расширена

и теперь базовый вариант Active оснащен электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, аудиосистемой, связью Bluetooth, парктроником, датчиками дождя и света. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического торможения. В самом дорогом варианте GT Line добавлены система доступа без ключа, климат-контроль, камера заднего вида, спутниковая навигация, круиз-контроль, системы удержания в полосе движения и мониторинга «слепых» зон. Список опций включает парковочный автопилот, систему полуавтономного движения в пробках,









515-ваттную аудиосистему, технологии распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя.

Для Peugeot 2008 предложены на выбор шесть двигателей. Бензиновый 1,2-литровый турбомотор доступен в вариантах на 100, 130 либо 155 л. с. Двигатель не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: у самой мощной версии максимальный крутящий момент в 240 Н·м доступен с 1750 об/мин. Мотор стал работать тише, да и вибрации менее ощутимы. Динамика очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость составляет 207 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загород-

ном.

Турбодизель объемом 1,5 л предложен в версиях мощностью 100 и 130 л. с. Новичком стал 136-сильный электромобиль Peugeot e-2008, способный проехать 310 км без подзарядки.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи очень плавно. В менее мощных версиях есть и 6-ступенчатая «механика», которая теперь точнее. Привод пока только передний, но есть вседорожная система контроля сцепления Grip Control и технология помощи на крутом спуске.

Ходовая Peugeot 2008 более ориентирована на комфорт. Подвеска достаточно мягкая и легко справляется с большинством

дорожных неровностей. Правда, и крены кузова ощутимы, хотя они меньше, чем у предшественника. В версии GT Line с низкопрофильной 18-дюймовой резиной езда более упругая. Вседорожник отлично маневрирует на малых скоростях, хотя его рулевое управление слишком легкое и не очень информативное. Зато существенно улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише, что особенно заметно на больших скоростях.

Новый Peugeot 2008 уже начали продавать в Европе. Там вседорожник стоит от 21 500 евро, а вот электромобиль обойдется примерно в 35 тыс. евро.

Технические характеристики Peugeot 2008

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4300/1770/1530
Колесная база, мм	2605
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	165
Объем багажника, л	434/1467
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	155 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 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	215/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	208
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,8
загородный цикл	4,5
смешанный цикл	5,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	21 500 – 37 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi RS Q

компактная вседорожная ра



3

кета





Компактный Audi Q3 стал одной из самых успешных моделей марки. Первое его поколение разошлось в количестве 1,1 миллиона автомобилей. В 2013 году линейку расширил заряженный Audi RS Q3. Поскольку в прошлом году появился новый Audi Q3, то теперь пришло время для его флагманской версии.

Audi Q3 второго поколения возмужал, а его дизайн стал солиднее. У вседорожника

подтянутый дизайн: короткие свесы кузова и мускулистые расширенные задние крылья. Audi RS Q3 можно узнать по особой решетке радиатора и увеличенным передним воздухозаборникам. Стреловидные фары являются светодиодными, а за доплату доступна матричная оптика. Колесные арки слегка расширены, предусмотрен и аэродинамический обвес. Дорожный просвет уменьшен на 10 мм. Вседорожник оснащен

20-дюймовыми легкосплавными дисками, а 21-дюймовые диски – опция. Расширенные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фарами. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а из заднего бампера выглядывают овальные выхлопные трубы.

Новый Audi RS Q3 подрос до 4506 мм в длину при колесной базе в 2680 мм. Хотя легким автомобиль не назовешь – 1715 кг. Теперь наряду со стандартной версией





также предложен купеобразный вариант RS Q3 Sportback.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминия и полированный алюминий, а разбавляют их контрастные ярко-красные швы. За доплату впервые предложены даже карбоновые вставки, а педали украшены металлическими накладками. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, особый и рычаг трансмиссии. Показания приборов

выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем графика у Audi RS Q3 особая. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Компактная центральная панель RS Q3 немного повернута к водителю. На ней установлен 10,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы MMI. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы

и климат-контроля. Ниже появилась ниша с беспроводной зарядкой для смартфонов.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Конечно же, вседорожник получил спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Стандартной является функция подогрева. Центральный подлокотник, как и бокс под ним, увеличены в размерах. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

Возросшие размеры серьезно увеличили









пространство на втором ряду – здесь стало больше места и для ног, и над головой. Разве что сидящий по центру пассажир несколько стеснен из-за специфического профиля подушки дивана. Зато регулируется угол наклона спинок и появилась горизонтальная регулировка – кресла сдвигаются на 150 мм. В зависимости от их положения объем багажника равен 530-675 л.

Если же сложить сиденья, то получится 1525 л. Пол здесь регулируемый и многоуровневый. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Комплектация Audi RS Q3 включает систему доступа без ключа электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, спутниковую навигацию, аудиоси-

стему, камеру заднего вида, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В варианте Vorsprung добавлены подогрев руля, камеры кругового обзора, панорамная крыша и система полуавтономного движения. Перечень опций дополнили парковочный автопилот, Wi-Fi, камеры кругового обзора, 680-ваттная аудиосистема с 15 динамиками.

Пятицилиндровый бензиновый турбомотор объемом 2,5 л доработан и теперь развивает 400 л. с. Пиковый крутящий момент вырос до 480 Н·м: он доступен уже с 1950 об/мин и вплоть до 5850 об/мин. Турбопауза почти незаметна, двигатель очень эластичный и тяговитый. Вместе с тем он отзывчивый, быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Его звук приятный и не назойливый. Вседорожник демонстрирует уверенный равномерный разгон. За 4,5 с он достигает 100 км/ч, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч. При этом расход топлива даже немного уменьшен – до 11,5 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном.

Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя переключателями очень быстро. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Но выдающихся вседорожных способностях говорить не стоит, учитывая небольшой клиренс и низкопрофильную резину.

Конечно же, ходовая Audi RS Q3 перестроена и подвеска более жесткая, чем у стандартной модели, хотя и мягче, чем у



предыдущего RS Q3. Плюсом таких настроек являются небольшие крены кузова в поворотах. В варианте Vorsprung есть еще и адаптивные амортизаторы. Руль с электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от угла поворота. В режиме Dynamic он наполняется тяжестью.

Система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. В салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Стандартные тормоза уверенно замедляют автомобиль, а за доплату впервые предло-

жены карбоново-керамические тормозные диски.

Новый Audi RS Q3 уже поступил в продажу в Европе. Вседорожник стоит от 63 500 евро, то есть он вдвое дороже базового Q3.

Технические характеристики Audi RS Q3

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1715
Длина/ширина/высота, мм	4506/1856/1616
Колесная база, мм	2680
Колея передняя/задняя, мм	1584/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	160
Объем багажника, л	530/1525
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2480
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	400 при 5850
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	480 при 1950-5850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,5
загородный цикл	7,3
смешанный цикл	8,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	63 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Toyota Hi

переиздание



ighlander





Toyota Highlander представляет японскую марку в сегменте больших семейных вседорожников с 2000 года. Автомобиль привлек популярность прежде всего вместимостью и в США даже начал вытеснять родственный мини-вэн Toyota Sienna. Теперь пришло время для уже четвертого поколения модели.

Новый Toyota Highlander выглядит знакомо, хотя дизайн постарались сделать более выразительным. Фирменная широкая решетка радиатора теперь трапецевидная, а фары раскосые и со светодиодной оптикой

уже в базовой версии. Передний бампер стал массивнее. Боковины выполнили более рельефными, причем особенно выпуклые колесные арки. Оконная линия теперь изогнута, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а расширенные «плечи» подчеркнуты тоненькими фонарями.

Вседорожник построен на новой платформе TNGA, которую также использует Toyota Camry. Highlander подрос до 4950 мм в длину и 1930 мм в ширину при колесной базе в 2850 мм. Но при этом массу уменьшили на

113 кг – до 1880 кг в начальной переднеприводной версии. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса предложены за доплату.

В салоне Toyota Highlander улучшены материалы отделки, довольно много и серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. В версиях Limited и Platinum в отделке преобладают кожа и дерево. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех Toyota Highlander. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов раз-





делены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости.

К широкой центральной панели сверху крепится сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch 2. В зависимости от версии, его диагональ – 8 или 12,3 дюйма. Благодаря ему здесь немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Однако, некоторые клавиши мелковаты, что затрудняет пользование ими на

ощуть.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а кресло водителя оснащено электроприводом регулировок во всех Highlander. Сиденья широкие и мягкие, хотя боковой поддержки им не хватает. Предусмотрена и функция подогрева. Посадка во вседорожнике весьма высокая, что вместе с тоненькими стойками крыши обеспечивает неплохую обзорность во всех направлениях. Центральный подлокотник прячет внутри вместительный бокс.

Покупатель может выбрать компоновку

второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла. Места для ног и над головой здесь более, чем достаточно. К тому же, есть горизонтальная регулировки и изменяемый угол наклона спинок. Третий ряд сидений также рассчитан на троих, ведь салон довольно широкий. Причем пространство здесь вполне приемлемое не только для детей, но и для взрослых среднего роста. Интересно, что для разговора водителя с пассажирами самого заднего ряда предусмотрен специальный микрофон, выводящий звук на динамики аудиосистемы.









Объем багажника Toyota Highlander увеличен и в обычном состоянии весьма равен 453 л. Со сложенным третьим рядом он возрастает до 1149 л, а в двухместной – до 2075 л.

Базовая комплектация Toyota Highlander расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, камеру заднего вида, связь Bluetooth, датчик света, круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самой дорогой версии Platinum есть обогрев руля и кресел второго ряда, вентиляция передних сидений, беспроводная зарядка для смартфона, датчики света и дождя,

1200-ваттная аудиосистема, люк в крыше, электропривод пятой двери, спутниковая навигация, камеры кругового обзора, система слежения за «слепыми» зонами.

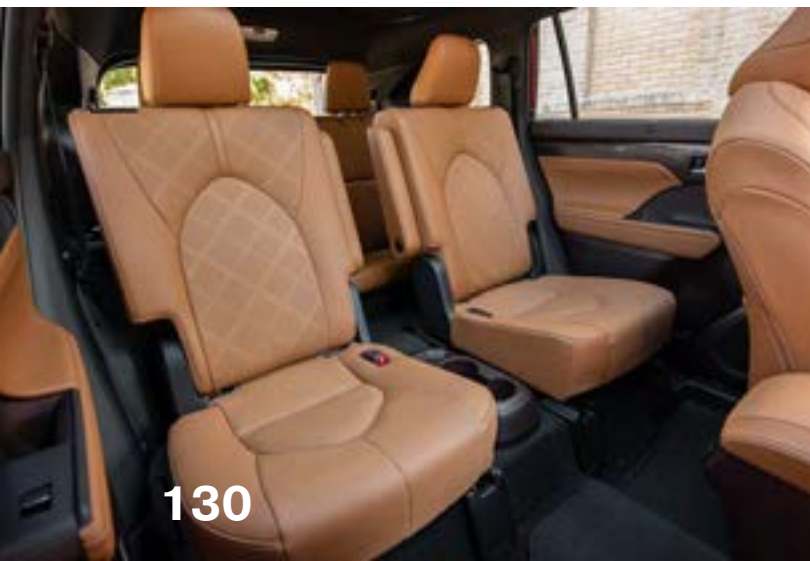
Базовую 2,7-литровую «четверку» для Toyota Highlander теперь не предлагают. А вот 3,5-литровый V6 с непосредственным впрыском топлива доработан. Теперь он развивает 295 л. с. при 6600 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 355 Н·м при 4700 об/мин. Он лучше чувствует себя на высоких оборотах, а на «низах» тяги не всегда хватает. Впрочем, вседорожник может буксировать двухтонный прицеп. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия также радует плавностью работы. Динамика осталась на прежнем уровне – 8,5 с до 100 км/ч и максимальные 185 км/ч. Мотор

работает тихо и плавно. Благодаря системе глушения при остановках расход топлива уменьшен до 11,8 л/100 км в городском цикле и 9,1 л/100 км – в загородном.

Еще экономичнее новый Highlander Hybrid, получивший 2,5-литровый бензиновый двигатель и два электромотора общей мощностью 243 л. с. Он расходует в среднем 6,9 л/100 км.

В предложении есть версии с передним и полным приводом, причем в последнем случае предусмотрена еще и система выбора настроек для разных типов дорожного покрытия. Кроме того, появилась и технология помощи на спуске.

Полный привод дополнили функцией векторизации тяги, что сделало Toyota Highlander маневреннее. Конечно, вседо-





рожник ставит на первое место комфорт, как и ранее. Его мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает большинство дорожных неровностей. Правда, и крены кузова в поворотах весьма ощутимы. Рулевое управление по-прежнему очень легкое, а вот обратной связи у него очень немного. На больших скоростях внутри весьма тихо, ведь улучшена шумоизоляция салона и установлены двухслойные стекла.

Новый Toyota Highlander уже поступил в продажу в США. Там вседорожник подорожал, ведь 2,7-литровую версию не предлагают. Стоит он от 35 700 долларов. В Украине модель появится в 2020 году.

Технические характеристики Toyota Highlander

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7-8
Снаряженная/полная масса, кг	1980/2688
Длина/ширина/высота, мм	4950/1930/1730
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1659/1661
Клиренс (дорожный просвет), мм	203
Объем багажника, л	453/2075
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3456
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	295 при 6600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	355 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/68
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	185
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,8
загородный цикл	9,1
смешанный цикл	10,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	35 700 – 48 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi RS

обузданная мощь



Q8





Долгое время самые заряженные Audi с обозначением RS были купе, седанами и универсалами, но теперь дошла очередь и до вседорожных версий. Первым стал новый Audi RS Q8 – один из наиболее мощных и быстрых вседорожников в мире.

Появившийся в прошлом году Audi Q8 открыл новое направление в дизайне немецкой марки. Во внешнем виде стало

больше граней, а ряд деталей выдержаны в духе знаменитого Audi Quattro. В частности, в схожем стиле выполнены расширенные колесные арки и наклоненные на большой угол задние стойки, а также фонари на всю ширину кузова. Audi RS Q8 узнается легко по особой черной решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. Продолговатые фары светодиодные и с активной матрицей управления

потокм света. Раздутые колесные арки указывают на расширенную колею. Предусмотрены аэродинамический обвес и 22-дюймовые легкосплавные диски, а 23-дюймовые колеса доступны за доплату. Спойлер на крыше увеличен в размерах. Фонари растянuty на всю ширину кузова, а из заднего бампера выглядывают две широких овальных выхлопных трубы.

Вседорожник достигает 5012 мм в длину





и 2005 мм в ширину при колесной базе в 2995 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы (из них выполнены крыша, двери и передние крылья), однако вседорожник получился тяжелым – 2315 кг.

В отделке салона наряду с кожей и полированным алюминием появились карбон и алькантара, а педали украшены металлическими накладками. Подсветка осуществля-

ется с помощью светодиодов, причем ее цвет изменяется. Обод руля скошен снизу. Цифровая 12,3-дюймовая панель приборов у Audi RS Q8 особая – с иной графикой и дополнительными показаниями вроде времени разгона до 100 км/ч или давления наддува. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло.

На наклоненной центральной панели – сразу два сенсорных экрана. Верхний

10,1-дюймовый монитор отведен для спутниковой навигации, мультимедийной системы и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Так что кнопок здесь практически нет.

Рулевая колонка Audi RS Q8 регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья получили электропривод и подогрев. Спортивные кресла обладают отличной боковой









поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи. Обзор назад ограничен из-за толстых стоек и маленького стекла.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое, а вот запас места над головой

не такой уж и большой. Впрочем, людям ростом 180 см его хватит. Задние кресла получили горизонтальную регулировку. Салон достаточно широкий, чтобы там поместились трое взрослых. Объем багажника составляет 605 л в обычном состоянии и 1755 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация Audi RS Q8 включает систему доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, Wi-Fi и адаптивный круиз-контроль с системой полуавтономного движения в пробках. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. В списке опций значатся панорамная крыша, парковочный автопилот с дистанционным управлением, вентиляция и массаж передних сидений, камеры кругового обзора, система ночного видения. Также доступны технологии слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Если младший Audi SQ8 получил турбодизель, то у RS Q8 под капотом 4,0-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. Этот же двигатель ставят на Lamborghini Urus, но у немецкого вседорожника на 50 «лошадей» меньше – 600 л. с. при 6000 об/мин. Еще 16 л. с. добавляет 48-вольтовая гибридная установка. Мотор очень отзывчив и обеспечивает огромный запас тяги практически всегда. Максимальные 800 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2200-4500 об/мин. Звук «восьмерки» сочный и приятный для слуха. Благодаря системе помощи при резком старте разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с. Максимальная скорость по умолчанию ограничена на 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 305 км/ч – как у того же Urus. Расход топлива составляет 17,0 л/100 км в городском цикле и 9,3 л/100 км – в заго-



родном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает быстро и очень плавно. Постоянный полный привод Quattro дополнен спортивным дифференциалом. Пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс на бездорожье с 204 до 254 мм, есть и система помощи на крутом спуске.

Однако стихия Audi RS Q8 – это асфальт. На автодроме Нюрбургринг он установил рекорд круга для вседорожников – 7 минут 42,25 секунды. Тяжелый автомобиль на

удивление хорошо маневрирует – это заслуга системы векторизации тяги и особенно управляемых задних колес. Рулевое управление точное, хотя немного больше обратной связи ему бы не помешало. Адаптивные амортизаторы являются стандартными и благодаря им крены кузова небольшие даже в комфортном режиме пневмоподвески. Конечно, заряженная версия жестче стандартного Q8, да и резина у нее низкопрофильная, но в общем вседорожник остается комфортабельным.

Кроме того, в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция на высоте. Если же выбрать режим Sport, то автомобиль становится ощутимо жестче, а его руль наполняется тяжестью. К тому же, на больших скоростях клиренс уменьшается до 164 мм.

Audi RS Q8 уже поступил в продажу в Европе и стоит от 127 500 евро. Конечно, это не мало, но основные конкуренты еще дороже.

Технические характеристики Audi RS Q8

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2315
Длина/ширина/высота, мм	5012/2005/1708
Колесная база, мм	2995
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691
Клиренс (дорожный просвет), мм	164-254
Объем багажника, л	605/1755
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3996
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	800 при 2200-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	295/40 R22
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	17,0
загородный цикл	9,3
смешанный цикл	12,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	127 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BMW X

дубль три



X6





BMW X6 не был основателем представителем класса вседорожных купе, но стал одним из самых массовых его представителей. С 2007 года выпустили полмиллиона этих вседорожников и теперь эстафету принимает третье поколение X6.

Как и родственник X5, BMW X6 теперь построен на новой модульной платформе CLAR. Вседорожник немного подрос и теперь достигает 4935 мм в длину и 2004 мм в ширину при колесной базе в 2975 мм. В конструкции стало больше алюминиевых сплавов: из них выполнены двери, капот и передние крылья. Масса немного меньше, чем у предшественника, хотя легким X6 не назовешь – минимум 2130 кг.

Дизайн BMW X6 2020 года остается знакомым и перемены нельзя назвать радикальными. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт с аркообразной крышей, высокой оконной линией и заостренной задней частью. Отличить вседорожник в анфас можно по увеличенной в размерах решетке радиатора. Шире стали и воздухозаборники в бампере, а вот светодиодные фары, наоборот, сделали уже. За доплату предложена и лазерная оптика. Боковины стали менее профилированными, а вот задние крылья и пятую дверь сделали более выпуклыми и рельефными. Фонари стали немного тоньше. За доплату предложен пакет M Sport с увеличенными воздухозаборниками, обвесом и 21-дюймовыми легкосплавными дисками вместо

стандартных 19-дюймовых.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий, присутствуют и черные лакированные вставки, а за доплату предложены карбоновые детали. Подсветка светодиодная, причем ее цвет меняется. Внутри по-прежнему преобладают горизонтальные линии, в фирменном стиле выполнен и трехспицевый руль. Селектор трансмиссии инкрустирован хрусталем. Комбинация приборов теперь цифровая, данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель BMW X6 традиционно повернута к водителю. Дисплей мультимедийной системы увеличен до 12,3 дюймов по диагонали. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, предусмотрена также





система распознавания жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше.

Посадка за рулем стала чуть ниже, а передние кресла в базовой версии оснащены электроприводом и подогревом. Они хорошо удерживают спину, но при этом мягкие и комфортабельные. В версии M Sport установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой, да и руль другой. Водителя и

переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем снабжены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

На втором ряду стало немного больше пространства для ног, а вот запас над головой остается небольшим. Объем багажника

увеличен до 580 л в обычном состоянии, а со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1530 л. Пятая дверь состоит оснащена электроприводом во всех X6.

Комплектация BMW X6 расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, Wi-Fi, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с функцией









автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии контроля разметки и «слепых» зон и распознавания дорожных знаков. Список опций также расширен и включает четырехзонный климат-контроль, вентиляцию и массаж передних сидений, 1500-ваттную

аудиосистему Bowers & Wilkins, обогрев руля и подлокотников, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, систему полуавтономного движения и 10,2-дюймовые планшеты для задних пассажиров. Ключ автомобиля теперь можно заменить приложением для смартфона.

На первых порах вседорожнику предложат на выбор четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальный бензиновый мотор объемом 3,0 л развивает 340 л. с. Выше в иерархии стоит версия M50i с 4,4-литровым V8 на 530 л. с. Пиковый крутящий момент у него достигает 750 Н·м при 1800-4600 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Двигатель отзывчив и неплохо раскручивается, а также обладает самым сочным звуком. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 15,2 л/100 км в городском цикле и 9,4 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен в версии с одной турбиной на 265 л. с. и 400-сильном варианте M50d с четырьмя турбокомпрессорами. В последнем случае тяга у двигателя просто огромная, ведь уже при 2000 об/мин в распоряжении целых 760 Н·м крутящего момента. Чтобы избежать турбопаузы и сделать мотор эластичным в широком диапазоне оборотов, три турбины включаются сразу, а четвертая – после 2500 об/мин. При этом динамика очень неплохая – 5,2 с до 100 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 8,7 л/100 км городе и 7,3 л/100 км – на трассе.

Все BMW X6 оснащены улучшенной 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей без толчков и демонстрирующей очень быстрые реакции. Большинство версий полноприводные, хотя 340-сильный вариант впервые предложен с задним при-



водом.

Вседорожник, конечно, больше рассчитан на езду по асфальту. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Управляемые задние колеса сделали двухтонный автомобиль гораздо маневреннее, а адаптивные амортизаторы и активные

стабилизаторы поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова. Езда несколько упругая, но в M50i и M50d с пневмоподвеской она становится гораздо мягче. Кроме того, в этом случае можно изменять клиренс в пределах 185-245 мм. Также улучшена шумоизоляция салона, что заметно на

больших скоростях.

Новый BMW X5 уже поступил в продаже в Европе и США, объявлены и украинские цены. У нас вседорожник будет стоить примерно от 1,9 млн. гривен. Совсем скоро линейку расширит 625-сильный BMW X6 M, а позже появится и гибридная версия.

Технические характеристики BMW X6		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	2275	2255
Длина/ширина/высота, мм	4935/2004/1696	
Колесная база, мм	2975	
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185-245	
Объем багажника, л	580/1530	
Диаметр разворота, м	12,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	530 при 5500	400 при 4400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-4600	760 при 2000-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Дт/83
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, 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	285/45 R21	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	15,2	8,7
загородный цикл	9,4	7,3
смешанный цикл	10,7	7,8
Стоимость автомобиля, гривен	1 897 000 – 2 316 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

147

Ford Mustang Shelby GT500

самый быстрый в табуне







Заряженные Ford Mustang от Кэрролла Шелби всегда были самыми мощными и самыми быстрыми в линейке. И хотя легендарный техасец уже не с нами, его дело продолжает жить. Новейшим представителем этой плеяды является могучий Ford Mustang Shelby GT500.

Новый Shelby GT500 несомненно выглядит ярко и выразительно. Характерный силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном является визитной карточкой модели с момента ее появления. В дизайне по-прежнему присутствуют черты самого первого Ford Mustang 1964 года – рельефные боко-

вины и огромная решетка радиатора. В Shelby GT500 она стала еще больше, ведь сверхмощный двигатель нуждается в усиленном охлаждении. Увеличены воздухозаборники в переднем бампере, а «жабры» на капоте выполнены съемными – это улучшает охлаждение, например, на гоночном треке. Раздутые крылья намекают на расширенную колею, а четыре сопла в заднем бампере свидетельствуют об установке новой выхлопной системы. В базовой версии на крышке багажника появился заостренный спойлер, а если выбрать пакет Carbon Fiber Track Package, то его заменят большим антикры-

лом. Кроме того, в этом случае предусмотрены еще и карбоновые 20-дюймовые колесные диски.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а за доплату предложены карбоновые вставки. Педали и пороги украшены металлическими накладками, а цвет подсветки приборов можно изменить нажатием кнопки. Внутри классический стиль соседствует с современными технологиями. Передняя панель и трехспицевое рулевое колесо выполнены в стиле Ford Mustang 60-х годов. А вот новая цифровая панель приборов – это уже современное достижение.





Кстати, она дает дополнительную информацию вроде времени разгона до 100 км/ч или бокового ускорения. Вместо рычага трансмиссии – круглый селектор.

На центральной панели появились указатели температуры и давления масла. Под ними расположен новый 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много, но они весьма крупные и удобные в пользовании. Часть из них похожи на авиационные тумблеры. Тут же установлена и клавиша запуска двигателя.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Спортивные передние сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. Предусмотрен и электропривод. Впрочем, есть и опционные кресла Recaro – более жесткие, но с улучшенной боковой поддержкой. Посадка в Shelby GT500 остается низкой, но обзорность вперед и по сторонам довольно неплохая. А вот заднее стекло – не слишком большое. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Поскольку посадочная формула Ford Mustang – 2+2, то места сзади хватит только для детей. Пространство над головой не очень большое. А в версии с пакетом Carbon Fiber Track Package задние сиденья и вовсе сняли ради снижения веса. Зато объем багажника немалый, по меркам купе – 382 л.

Комплектация Ford Mustang Shelby GT500 вполне приличная – система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, мощная аудиосистема, камера заднего вида, круиз-контроль. Также обязательными являются 8 подушек безопасности и система стабилизации ESC.





Среди опций есть спутниковая навигация и система мониторинга «слепых» зон.

Под капотом Shelby GT500 прячется новый 5,2-литровый V8 с механическим компрессором. Изготавливают двигатель вручную, а имена собравших его рабочих выгравированы на крышке. GT500 является самым мощным Ford Mustang, ведь двигатель развивает 760 л. с. при 7300 об/мин – на 100 л. с. больше, чем у модели прошлого поколения. Это нетипичная американская «восьмерка» – мотор любит высокие обороты. Внушительные 845 Н·м крутящего момента доступны при 5000 об/мин, но тяги более, чем достаточно уже с малых оборотов. Пробуксовка не редкость даже при 100–110 км/ч.

Но если нужен не дым из-под колес, а быстрый разгон, то можно воспользоваться технологией помощи при старте Launch control. GT500 способен достичь 100 км/ч за 3,5 с, а заезд на четверть мили осуществляется за 10,7 с. Максимальная же скорость ограничена на отметке в 290 км/ч. По мере увеличения оборотов двигателя звук «восьмерки» становится громче. Правда, и «аппетит» немаленький – 19,6 л/100 км в городском цикле и 13,1 л/100 км – в загородном.

Заднеприводное купе комплектуется только новой 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Она демонстрирует молниеносно быстрые переключения передач всего за 0,1 с.

Новый Shelby GT500 разрушил еще один стереотип. Mustang (особенно в самых мощных версиях) всегда считали больше

королями прямых дистанций, чем поворотов. Управляемость автомобиля совершила настоящий скачок вперед по сравнению с GT500 предыдущего поколения. Почти двухтонное купе гораздо послушнее и маневреннее, а недостаточная поворачиваемость проявляется не так и часто. Траекторию автомобиля в повороте легко подправить педалью акселератора. Специально созданные шины Michelin Pilot Sport Cup 2 обеспечивают отличное сцепление с дорогой, помогает и дифференциал повышенного трения. Руль точный, острый и в меру информативный. Благодаря адаптивным амортизаторам Mustang мало кренится в скоростных поворотах и достаточно комфортабельный при повседневной езде. А тормоза Brembo диаметром 420 мм обеспечивают отличное замедление.

Новый Ford Mustang Shelby GT500 – достойный продолжатель дела Кэрролла Шелби. Примечательно, что столь быстрый автомобиль не такой уж и дорогой – от 73 тыс. долларов.



Технические характеристики Ford Mustang Shelby GT500

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1890
Длина/ширина/высота, мм	4831/1946/1380
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1608/1615
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника, л	382
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5163
Тип	Бензиновый, с компрессором
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	760 при 7300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	845 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	19,6
загородный цикл	12,1
смешанный цикл	16,8
Стоимость автомобиля (в США), долларов	72 900
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volvo Polestar

гибридный спортсмен



lexstar 1





Volvo активно инвестирует в эко-технологии. Практически у всех моделей марки есть гибридные версии, а Volvo XC40 недавно получил и электрический вариант. Самые же передовые модели будут выпускать под новым суббрендом Polestar. Первенцем стал заряжаемый гибрид Volvo Polestar 1.

Новый Volvo Polestar 1 – своего рода имиджевая модель. Туристическое купе достигает 4585 мм в длину и 1935 мм в ширину при колесной базе в 2742 мм. Плат-

форма SPA позаимствована у Volvo V90 и XC90, но с изменениями. Так, все кузовные детали выполнены из карбона, что увеличило жесткость конструкции на 45%. Но из-за тяжелой силовой установки автомобиль весит целых 2350 кг.

Polestar 1 – серийная версия концептуального Volvo Coupe. Внешний вид выдержан в традиционном стиле шведской марки, хотя на кузове нет ни одного значка Volvo (Polestar позиционируют как отдельную марку со своим логотипом) и даже решетка радиа-

тора не перечеркнута. Впрочем, светодиодные фары дополнены фирменными Т-образными ходовыми огнями (в Volvo их сравнивают с молотом скандинавского бога Тора). У купе лаконичный скандинавский дизайн с простыми и чистыми линиями. Капот длинный, а салон сдвинут назад. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты узкими С-образными фонарями, а на крышке багажника установлен выдвижной спойлер.





Сдержанный шведский дизайн преобладает и в салоне седана, причем компоновка такая же, как у Volvo S60. У него позаимствовали и трехспицевое рулевое колесо, и переднюю панель, и инкрустированный хрусталем рычаг трансмиссии. Разве что отделка побогаче – наряду с кожей Narra и алюминием присутствует и карбон. Крыша панорамная, а педали украшены металлическими накладками. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные также прое-

цируются на лобовое стекло.

Центральная панель Polestar 1 немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает огромный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,5 дюйма. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Вместо клавиши запуска двигателя – оригинальный поворотный переключатель.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Купе Volvo получило особые

спортивные сиденья: они обеспечивают хорошую боковую поддержку, но при этом комфортабельные. Они получили электропривод с памятью настроек, а также подогрев, вентиляцию и массаж. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

Поскольку посадочная формула автомобиля – 2+2, то на втором ряду места немного. Задние сиденья рассчитаны больше на детей. Из-за большой аккумуляторной ба-





тарей багажник также скромный – 125 л. К слову, в нем видны элементы гибридной установки.

Новый Volvo Polestar 1 предлагают только в одной богатой комплектации. Она включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики дождя и света, аудиосистему с 15 динамиками, Wi-Fi, камеры кругового обзора,

парковочный автопилот, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль. Традиционно богатый набор систем безопасности: 8 подушек, система стабилизации, технологии, автоматического торможения, определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

У купе сложная силовая установка. Пе-

редние колеса приводят в движение 2,0-литровая бензиновая «четверка» с турбиной и механическим компрессором на 326 л. с. и 71-сильный электромотор. Тягу на заднюю ось передают два 116-сильных электромотора. Суммарно получается 608 л. с. и внушительные 1000 Н·м крутящего момента. Огромная тяга доступна уже с малых оборотов и выше 3500 об/мин бензиновый двигатель не нужно раскручивать. В спортивном режиме Power гибрид Volvo демонстрирует неплохую динамику – 4,2 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом у бензинового двигателя весьма спокойный характер, да и работает он тихо.

Если же перевести автомобиль в режим Pure, то он способен передвигаться на электротяге со скоростью до 160 км/ч. Аккумуляторной батареи на 34 кВт·ч хватает, чтобы проехать до 150 км без подзарядки и это рекордный показатель для заряжаемых гибридов. В смешанном цикле расход топлива – 8,4 л/100 км.

Задние электромоторы реализуют функцию векторизации тяги, поэтому 2,3-тонный Polestar 1 на удивление маневренный. К тому же, поскольку батарея расположена в днище, то центр тяжести у купе низкий и крены кузова небольшие. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Правда, и подвеска довольно-таки упругая, да и шины низкопрофильные, а потому дорожные неровности ощутимы. Хотя езду можно сделать комфортнее, ведь амортизаторы hlns регулируемые. Но для того, чтобы изменить их настройки, нужно останавливать автомобиль, открывать капот и



вращать специальные переключатели. Руль точный и наполнен тяжестью, но немного больше информативности ему не помешало бы. Замедляется автомобиль уверенно благодаря тормозам диаметром 400 мм. Также у него неплохая шумоизоляция и на больших скоростях внутри тихо.

Всего выпустят лишь 1500 Polestar 1, причем собирают купе вручную. Имиджевая модель не может быть дешевой: ее цена – 150 тыс. евро. Впрочем, автомобиль можно будет взять в лизинг посредством специальной подписки через Интернет. А уже в этом году линейку пополнит более доступная модель – электромобиль Polestar 2.



Технические характеристики Volvo Polestar 1

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	2350
Длина/ширина/высота, мм	4585/1935/1352
Колесная база, мм	2742
Колея передняя/задняя, мм	1665/1667
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин./макс., л	125
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1969
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом и механическим компрессором
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	326 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 2200-4800
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (3)
Макс. мощность, л. с.	303
Макс. крутящий момент, Н•м	480
Суммарная мощность, л. с.	608
Суммарный крутящий момент, Н•м	1000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Размер шин	275/30 R21 спереди, 295/30 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,4
Стоимость автомобиля, евро	150 000
Периодичность техобслуживания	20 000

Porsche



Taycan

возвращение к истокам





Фердинанд Порше создавал электро-мобили еще 120 лет назад и является изобретателем гибрида. Однако он и его компания больше прославились все же бензиновыми моделями. Теперь же ситуация поменялась и новые времена заставляют Porsche вернуться к истокам. Трудно поверить, но первым серийным седаном немецкой марки стал электро-мобиль Porsche Taycan.

Новый Porsche Taycan с виду практически не отличается от предсерийного концепт-кара Mission E. Одного взгляда на автомобиль достаточно, чтобы понять – перед нами именно Porsche, ведь фамильных черт в

дизайне более, чем достаточно. В профиль Taycan очень напоминает Porsche Panamera: у него такая же аркообразная крыша, высокая оконная линия и наклоненные на большой угол задние стойки. Выпуклые стойки и вогнутый капот роднят электромобиль с Porsche 911. Продолговатые фары светодиодные и матричные уже в базовой версии. Задние крылья серьезно расширены, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

При длине в 4963 мм, ширине 1966 мм, высоте 1379 мм и колесной базе в 2900 мм Porsche Taycan лишь немногим меньше Panamera. Правда, при этом электромобиль

ощутимо тяжелее – 2220 кг в начальной версии. Даже капот, крылья и крышка багажника из алюминиевых сплавов не смогли компенсировать вес батареи. Зато Taycan – один из самых обтекаемых серийных автомобилей: коэффициент лобового сопротивления равен всего 0,22. В базовой версии колесные диски 19-дюймовые, а в Taycan Turbo S – 21-дюймовые.

У всех Porsche Taycan салон декорирован кожей, а подсветка – диодная. Компактное трехспицевое рулевое колесо знакомо по Porsche 911, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Показания приборов выведена на изогнутый 16,8-дюймовый





дисплей с изменяемой конфигурацией.

Вообще, в салоне – можно сказать, царство дисплеев. На наклоненной центральной панели их два, причем оба сенсорные: верхний 10,9-дюймовый отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний 8,4-дюймовый – заменяет кнопки блока климат-контроля. Отдельный экран доступен за доплату для переднего пассажира (он дублирует показания мультимедиа и навигации), а если выбрать опционный четырехзонный климат-контроль, то для управления им установят еще и сенсорный экран для задних пассажиров. В общем, кнопок внутри осталось очень мало.

Родом из прошлого кажется циферблат гоночного хронометра сверху передней панели.

Уже в базовой версии рулевая колонка и передние сиденья получили электропривод регулировок. Передние сиденья отлично удерживают спину и при этом комфортабельные. Посадка низкая, как в Porsche 911, хотя обзорность при этом хорошая.

На выбор предложены версии на четыре или пять мест. На втором ряду места для ног вполне достаточно благодаря специальным выемкам в днище. Над головой запас не очень большой, но пассажиры ростом до 180 см стеснены не будут. У Porsche Taycan

два багажника – 366-литровый задний и 81-литровый передний, причем сзади есть электропривод крышки.

Начальный Porsche Taycan 4S оснащен довольно богато – система доступа без ключа, электропакет, аудиосистема с 10 динамиками, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, спутниковая навигация, парктроник, круиз-контроль. Обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом Taycan Turbo S добавлены камера заднего вида, подогрев всех сидений и 710-ваттная аудиосистема Bose.









Поначалу электромобиль Porsche предложат в трех версиях, причем все они двухмоторные и полноприводные. Начальный 4S развивает 490 л. с. в обычном режиме и кратковременно – 571 л. с., а у Taycan Turbo эти показатели составляют 625 и 680 л. с., соответственно. У флагманского Turbo S также по умолчанию 625 л. с., но пиковая мощность – 761 л. с. Следует отметить, что активируется она только при резком старте с системой Launch control и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 2,8 с и до 160 км/ч – за 6,3 с. Максимальные 1050 Н·м крутящего момента доступны с первых оборотов,

поэтому тяги более, чем достаточно. Ограничитель скорости срабатывает на отметке в 260 км/ч. Базовая версия не намного медленнее – 4 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Конечно, электромоторы не слышны, но можно активировать специальную программу, имитирующую через динамики аудиосистемы звук бензинового V6.

Аккумуляторная батарея на 93,4 кВт·ч обеспечивает запас хода на уровне 463 км в Taycan 4S и 412 км – в Turbo S. Для такой емкости это немного, но в Porsche решили снизить нагрузку на батарею, чтобы сделать ее более долговечной. Зато электромобиль

поддерживает высокоскоростную зарядку от 270-киловаттных станций: пополнить заряд на 80% можно всего за 20 минут. От домашней электросети понадобится 9 часов.

У седана сложная полноприводная трансмиссия с 1-ступенчатой коробкой переключения передач на передней оси и 2-ступенчатой – на задней. Электромобиль весит на уровне Porsche Cayenne, но удивляет маневренностью. У него есть система векторизации тяги, а Taycan Turbo S получил еще и управляемые задние колеса. Впрочем, недостаточная поворачиваемость все же ощутима – от законов физики никому не деться. Батарея расположена в днище, что понижает центр тяжести и минимизирует крены в поворотах. Руль седан острый и наполнен тяжестью, хотя не самый информативный. Пневмоподвеска, адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости обеспечивают неплохой комфорт езды даже с 21-дюймовой низкопрофильной резиной. У электромобиля также отлично настроена система рекуперативного торможения – она срабатывает в большинстве случаев, а тормозные диски подключаются лишь при резком замедлении. Причем, работу двух тормозных систем различить очень сложно. У Taycan Turbo S тормоза карбоново-керамические и они более эффективные.

Новый Porsche Taycan уже поступил в продажу, хотя поставки модели начнутся в 2020 году. Объявлены и украинские цены: у нас электромобиль Porsche стоит от 2,55 миллиона гривен. Вскоре ожидаются более доступные версии и универсал повышенной проходимости Taycan Cross Turismo.





Технические характеристики Porsche Taycan

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/4-5	
Снаряженная масса, кг	2140	2305
Длина/ширина/высота, мм	4963/1966/1379	
Колесная база, мм	2900	
Колея передняя/задняя, мм	1690/1690	
Клиренс (дорожный просвет), мм	128	
Объем багажника, л	81+366	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Тип	электрический (2)	
Расположение	Спереди и сзади, поперечно	
Макс. мощность, л. с.	571	761
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	640	1050
Емкость аккумуляторной батареи, кВт • ч	93,4	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	1-ст. автоматическая и 2-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмозлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмозлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	225/55 R19 спереди, 275/45 R19 сзади	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0	2,8
Максимальная скорость, км/ч	250	260
Запас хода, км	463	412
Стоимость автомобиля, гривен	2 553 000 – 4 403 000	

Практичная альтернатива купе



BMW 8 Series Gran Coupe

Фирменная решетка радиатора BMW 8 Series Gran Coupe сочетается с раскосыми фарами



Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz CLS – первая модель в новом фирменном стиле



Porsche Panamera

Каплевидные фары роднят Porsche Panamera с 911

Спортивные купе мощные и быстрые, однако далеко не самые практичные. Во многих даже взрослые пассажиры на втором ряду не поместятся, а багажник миниатюрный. Поэтому и сформировался класс «четырехдверных купе», одним из первых представителей которого стал Mercedes-Benz CLS. В Porsche пошли еще дальше и создали купе-хэтчбек Panamera. Теперь у этих моделей появился свежий соперник – новейший седан BMW 8 Series Gran Coupe. Именно о них мы и поговорим.

Новый BMW 8 Series Gran Coupe пришел на смену «шестерке» Gran Coupe. Он отличается стремительным и элегантным дизайном. У спортивного седана вытянутый профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и элегантным изгибом крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора изогнута и довольно-таки крупная, а вот светодиодные фары, наоборот, очень узкие. Боковины дополнены вентиляционными отверстиями, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их тоненькие фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Mercedes-Benz CLS третьего поколения стал первой моделью марки с передней частью в новом фирменном стиле. Его чертами являются широкая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой и раскосые фары со светодиодной оптикой. А вот в профиль седан очень напоминает самый первый CLS: у него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые формы, а колесные арки слегка выпуклые. Задняя часть слегка заужена, а фонари выполнены стреловидными.

В отличие соперников, Porsche Panamera – пятидверный хэтчбек. Porsche второго поколения привлекает стремительным дизайном с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Каплевидные светодиодные фары и слегка вогнутый капот роднят Panamera с купе Porsche 911. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Боковины рельефные, а в передних крыльях предусмотрены вентиляционные отверстия. У задних стоек – большой угол наклона, а задние крылья серьезно расширены. Тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

BMW несколько крупнее соперников – 5074 мм в длину при колесной базе в 3023 мм. У Porsche эти показатели равны 5049 мм и 2950 мм, соответственно. Mercedes-Benz чуть компактнее: его длина равна 4988 мм, а расстояние между осями – 2939 мм. Panamera ощутимо легче соперников – весит 1850 кг против 1930 кг у 8 Series Gran Coupe и 1940 кг – у CLS.

В отделке салона BMW 8 Series Gran Coupe сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, причем кожей обшита и передняя панель. На педалях и порогах заметны металлические накладки. Компактное трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у BMW M5. Обращают на себя внимание рычаг трансмиссии и клавиша запуска двигателя, декорированные хруста-



BMW несколько крупнее соперников – 5074 мм в длину



Mercedes-Benz самый тяжелый – 1940 кг



Porsche ощутимо легче конкурентов – 1850 кг



В крышку багажника 8 Series интегрирован спойлер



Задняя часть CLS немного заужена



В отличие от соперников, Panamera – хетчбэк

лем. Показания приборов выведены на жидкокристаллический с изменяемой конфигурацией и проецируются на лобовое стекло. Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя некоторые из них мелковаты. Как передние сиденья, так и рулевая колонка получили электропривод с памятью настроек. Кресла обеспечивают хорошо удерживают спину, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Есть также подогрев и вентиляция, обогревается и руль. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи. Обзор назад в «восьмерке» не самый лучший.

Салон Mercedes-Benz также декорирован кожей, есть и алюминиевые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, причем нажатием кнопки можно менять ее цвет. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Рядом установлен такой же 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Для управления меню предусмотрена сенсорная панель, также есть и более традиционный джойстик. Наклоненная центральная консоль украшена циферблатом часов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Передние сиденья Mercedes-Benz CLS оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они самые комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Посадка низкая (от этого страдает обзорность), а разделяет кресла высокий центральный тоннель. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфона.

В салоне Porsche Panamera также сочетаются кожа и полированный алюминий. Компактное трехспицевоe рулевое колесо знакомо по Porsche 911. Из аналоговых циферблатов приборов остался только центральный тахометр, а по бокам его появились 7-дюймовые экраны. На левый выведены показания спидометра и датчика температуры двигателя, а на правый – указателя остатка топлива в баке и бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а на ней расположен огромный 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы PCM. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Причем клавиши сенсорные – срабатывают от легкого касания. Оригинально выглядит компактный селектор трансмиссии. Передние сиденья Porsche Panamera комфортабельные и наделены отличной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом регулировок, а вот за подогрев нужно доплачивать. Конечно, посадка за рулем

очень низкая, а усиливает впечатление высокий трансмиссионный тоннель. От этого, правда, страдает обзорность.

На втором ряду в Mercedes-Benz и особенно BMW места для ног больше, чем в Porsche, а их салон шире в районе плеч. Panamera и 8 Series, кстати, предложены в четырехместном исполнении. В CLS пространство над головой меньшее, чем у соперников. Зато у него самый вместительный багажник – 520 л против 459 л – у Porsche и 440 л у BMW. Пятая дверь Panamera оснащена электроприводом.

Конечно, автомобили такого класса богато укомплектованы. Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW 840i xDrive Gran Coupe, Mercedes-Benz CLS450 4Matic и Porsche Panamera 4. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, мощной аудиосистемой, спутниковой навигацией, датчиками дождя и света, связью Bluetooth, камерой заднего вида, литыми дисками, адаптивным круиз-контролем. BMW также получил парковочный автопилот. У Mercedes-Benz – 9 подушек безопасности, у Porsche – 8, а у BMW – 6. CLS также укомплектованы технологиями автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и контроля полосы движения.

Все три автомобиля оснащены 3,0-литровыми бензиновыми двигателями с турбонаддувом. Рядная «шестерка» BMW развивает 340 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1600–4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. BMW 840i xDrive Gran Coupe разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с, а максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 10,6 л/100 км, а в загородном – 7,3 л/100 км. В Украине для модели также предложены 4,4-литровый 530-сильный V8 и 320-сильный турбодизель объемом 3,0 л.

В отличие от соперников, Mercedes-Benz CLS450 является гибридом. Его рядная «шестерка» с турбонаддувом самая мощная – развивает 367 л. с. и дополнена небольшим 22-сильным электромотором. Он же обеспечивает дополнительные 250 Н·м крутящего момента в дополнение к 500 Н·м бензинового мотора, которые достигаются при 1800 об/мин. Так что тяги у CLS побольше, чем у соперников. Разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на 250 км/ч. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно. В городе расход топлива составляет 10,5 л/100 км, а на трассе – 6,6 л/100 км. В Украине также предлагают 435-сильную версию этого мотора и турбодизели объемом 2,0 л (245 л. с.) и 3,0 л (286 и 340 л. с.).

Porsche Panamera 4 получил турбированный V6 мощностью 330 л. с. при 5400 об/мин. «Шестерка» тяговита с низких оборотов, так как 450 Н·м крутящего момента доступны с 1350 об/мин. Вместе с тем она способна достичь высоких 6400 об/мин. Этот мотор



Рычаг трансмиссии BMW инкрустирован хрусталем



Цифровая панель приборов Mercedes-Benz сгруппирована с дисплеем мультимедийной системы



Тахометр Porsche сочетается с двумя дисплеями



На втором ряду 8 Series больше всего места для ног



В CLS меньше всего места над головой



Сзади в Panamera – только два места

очень эластичный и работает тихо. Автомобиль достигает 100 км/ч за 5,5 с и развивает 262 км/ч. Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK работает очень быстро, пусть и не столь плавно, как традиционные «автоматы» соперников. Porsche самый экономичный из трех автомобилей – 9,9 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – на шоссе. В Украине лифтбэку предложены еще и бензиновые двигатели объемом 2,9 л (440 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.), а также гибридные версии на 462 и 680 л. с.

Все три автомобиля полноприводные, поэтому демонстрируют хорошее сцепление с дорогой, несмотря на немалую мощь. BMW 840i xDrive Gran Coupe получил управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения, что делает его на удивление маневренным, да и курсовая устойчивость хорошая. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. При этом езда в седане довольно комфортабельная. Рулевое управление точное, хотя его информативность не самая лучшая. У автомобиля очень качественная шумоизоляция и эффективные тормоза.

Mercedes-Benz традиционно ставит во главу угла комфорт. Он очень мягкий, да шины в этой версии с достаточно высоким профилем. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, помогающие уменьшить крены кузова. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативностью оно не отличается. Курсовая устойчивость на высоте так же, как и сцепление с дорогой. Шумоизоляция салона лучшая в тройке, на больших скоростях шумы ветер и шин не слышны и в салоне тихо.

Porsche сочетает комфорт с отличной управляемостью. Panamera демонстрирует завидную маневренность и успешно маскирует свой вес. Система векторизации тяги и управляемые задние колеса позволяют существенно уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление радует своей остротой и информативностью. В поворотах адаптивные амортизаторы становятся жестче, что позволяет избежать больших кренов кузова. Хетчбэк не настолько мягкий, как CLS, но также вполне комфортабельный. Panamera способен легко поддерживать очень высокую скорость на автомагистрали без ущерба курсовой устойчивости. В салоне при этом тихо, ведь шумоизоляция не вызывает вопросов.

Mercedes-Benz CLS450 4Matic самый доступный в этой тройке – 1 881 200 гривен. Еще одно его преимущество – вместительный багажник. BMW 840i xDrive Gran Coupe стоит 2 539 000 гривен и привлекает богатым оснащением. Porsche Panamera 4 самый дорогой – 2 650 300 гривен, а его сильные стороны – экономичность и управляемость.



Объем багажника BMW – 440 л

Багажник Mercedes-Benz
самый вместительный – 520 л

У Porsche в распоряжении – 459 л

Технические характеристики

Модель	BMW 840i xDrive Gran Coupe	Mercedes-Benz CLS450 4Matic	Porsche Panamera 4
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/4	4/5	5/4
Снаряженная масса, кг	1930	1940	1850
Длина/ширина/высота, мм	5074/1932/1401	4988/1890/1435	5049/1937/1423
Колесная база, мм	3023	2939	2950
Колея передняя/задняя, мм	1627/1642	1618/1618	1657/1639
Клиренс (дорожный просвет), мм	121	103	120
Объем багажника мин/макс, л	440	520	459/1304
Диаметр разворота, м	11,9	11,9	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2979	2999	2995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	В ряд, 6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000	367 при 6100	330 при 5400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1600-4500	500 при 1600-4000	450 при 1350-4900
Тип вспомогательного двигателя	нет	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	-	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	-	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/68	Аи-98/70	Аи-98/75
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	9	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, PSM
Размер шин	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади	265/45 ZR19 спереди 295/40 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9	4,8	5,5
Максимальная скорость, км/ч	250	250	262
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,6	10,5	9,9
загородный цикл	7,3	6,6	6,5
смешанный цикл	8,1	8,0	7,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 539 000	1 881 000	2 650 300
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Много автомобиля на небольшие деньги



Fiat Tipo

Фары Fiat Tipo врезаны
в решетку радиатора



Kia Rio

Фары Kia Rio растянуты на крылья



Peugeot 301

Радиаторная решетка Peugeot 301
декорирована хромом

Так называемые региональные модели автомобилей – давно уже не редкость. При их разработке учитываются региональная специфика и предпочтения автолюбителей. В Восточной Европе нередко пользуются спросом недорогие, но крупные автомобили с просторным салоном и вместительным багажником. Вот почему на нашем рынке представлены седаны Fiat Tipo, Peugeot 301 и Kia Rio. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнении.

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

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

Peugeot 301 использует удлинненную платформу хэтчбэка 208 предыдущего поколения и является родственником Citroen C-Elysee. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и выпуклым капотом. Трапециевидная радиаторная решетка декорирована хромом, а с ней сочетаются изогнутые фары. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Прямоугольные фонари украшены оригинальными элементами в виде следов от когтей.

Fiat Tipo немного крупнее соперников – 4532 мм в длину против 4442 мм – у Peugeot 301 и 4400 мм у Kia Rio Sedan. А вот колесная база самая большая Peugeot – 2652 мм тогда, как у Fiat – 2637 мм, а у Kia – 2600 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, корейский седан – 1198 кг, а итальянский – 1280 кг.

Материалы внутренней отделки Fiat Tipo несколько качественнее, чем у соперников. Передняя панель выпуклая, а на всю ее



Fiat самый крупный – 4532 мм



Kia компактнее соперников – 4400 мм в длину



Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг



Изогнутые фонари Тіро соединены хромированной накладкой



Фонари Rio растянuty на всю ширину кузова



В фонарях 301 заметны элементы в виде следов от когтей

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

Внутри Kia Rio господствует строгий стиль. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio немного повернута к водителю. На ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно большие, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского кресла уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обогреваются как они, так и руль. Обзорность у седана хорошая во всех направлениях.

Пластик в салоне Peugeot довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная, оранжевая. Трехспицевое multifункциональное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а между ними установлен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-кон-

троля представлен тремя круглыми элементами. Кроме того, следует отметить, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Peugeot несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон Тиро самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Объем багажника у Fiat равен 520 л, у Peugeot – 506 л, а у Kia – 480 л. У 301 можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 л.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Tipo 1,6 Pop, Peugeot 301 1,6 Allure, и Kia Rio 1,6 Business. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой, системой стабилизации. У Kia климат-контроль, а у двух других седанов – кондиционер. У 301 также предусмотрены 16-дюймовые легкосплавные диски и связь Bluetooth. Зато у Fiat есть система контроля давления в шинах и 6 подушек безопасности, а у его соперников – по 2.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Мотор Fiat выдает 110 л. с. при 5500 об/мин. Он работает плавно, но по-настоящему проявляет себя на высоких оборотах. Пиковые 152 Н·м крутящего момента достигаются при 4500 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро. С ним разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. Седан самый экономичный в тройке: в городском цикле он расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км. Также можно выбрать Fiat Tipo с 1,4-литровым 95-сильным двигателем.

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



Передняя панель Fiat – выпуклая



Центральная панель Kia повернута к водителю



Циферблаты приборов Peugeot размещены в отдельных колодцах



Салон Тіро самый широкий в районе плеч



Задние сиденья Rio обогреваются



На втором ряду 301 весьма просторно

нас также может быть оснащен 1,4-литровым мотором мощностью 100 л. с.

«Четверка» Peugeot развивает 115 л. с. при 6050 об/мин. Максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин и двигатель нужно раскручивать. А по мере роста оборотов он становится громким. Зато у легкого Peugeot 301 лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Правда, и расход топлива самый большой – 10,0 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

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

Kia неплохо маневрирует, но настройки его ходовой ставят на первое место комфорт. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер. В городских условиях Rio Sedan неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,2 м против 10,7 м у 301 и 10,9 м у Tіro.

Езда в Peugeot 301 – наиболее комфортная. Подвеска еще мягче, чем в Tіro, поэтому дорожные неровности легко «глотаются». Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в виражах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Сцепление с дорогой также хорошее. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость.

Peugeot 301 1,6 Allure самый доступный в тройке – 365 700 гривен. При этом у него самая лучшая динамика. Цена Kia Rio 1,6 Business – 397 500 гривен и у него наиболее богатое оснащение. Fiat Tіro 1,6 Pop стоит 399 тыс. гривен и привлекает вместительным багажником и экономичностью.



Багажник Fiat самый большой – 520 л

Объем багажника Kia – 480 л

У Peugeot в распоряжении – 506 л

Технические характеристики

Модель	Fiat Tipo	Kia Rio	Peugeot 301
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1280	1198	1090
Длина/ширина/высота, мм	4532/1792/1497	4400/1740/1470	4442/1748/1466
Колесная база, мм	2637	2600	2652
Колея передняя/задняя, мм	1542/1543	1542/1543	1501/1478
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	142
Объем багажника мин/макс, л	520	520	506
Диаметр разворота, м	10,9	10,9	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1591	1587
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	110 при 5500	123 при 6300	115 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	152 при 4500	151 при 4850	150 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые	дисковые	барабанные
Количество подушек безопасности, шт.	6	2	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	185/65 R15	195/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	11,2	10,8
Максимальная скорость, км/ч	192	192	188
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,5	8,9	10,0
загородный цикл	5,0	5,3	5,6
смешанный цикл	6,3	6,6	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	399 000	365 700	397 500
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Премиальные гиганты



Audi Q7

У Audi Q7 новая передняя часть



BMW X7

Решетка радиатора BMW X7
непривычно большая



Mercedes-Benz GLS

Широкая решетка радиатора
Mercedes-Benz GLS
украшена трехлучевой звездой

Вседорожники премиум-сегмента в Украине традиционно популярны. Причем особенно пользуются спросом крупные модели. Они достаточно вместительные, а потому и статусные, и подходят для большой семьи. За 2019 год в этом сегменте появились новые BMW X7 и Mercedes-Benz GLS, а также обновленный Audi Q7. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

В дизайне Audi Q7 по-прежнему преобладают грани, а силуэт остается узнаваемым. Знакомыми являются и расширенные колесные арки, и обволакивающая пятая дверь, прикрытая сверху спойлером. Больше всего заметны изменения в передней части – она выдержана в духе новых Audi Q3 и Q8. У вседорожника новая широкая решетка радиатора и продолговатые фары. Оптика теперь светодиодная уже в базовой версии. В переднем бампере по бокам появились широкие воздухозаборники. Автомобили с пакетом S line можно узнать по аэродинамическому обвесу. Фонари сделали более узкими и соединяет их хромированный молдинг.

BMW X7 выдержан в фирменном стиле марки. У автомобиля традиционные для BMW длинный капот, короткие свесы кузова и рельефные боковины. Хотя оконная линия непривычно низкая, а у стоек крыши малые углы наклона. Радиаторная решетка очень уж большая, а светодиодные фары, наоборот, узкие. Они светодиодные, а за доплату оптика может быть лазерной. В боковинах заметны небольшие вентиляционные отверстия, а пороги украшены хромированными молдингами. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированной накладкой.

Новый Mercedes-Benz GLS сохраняет узнаваемый солидный дизайн. Как и у младшего брата GLE, формы стали более плавными, а линии кузова – скругленными. Хотя знакомый профиль с практически вертикальными задними стойками остается. Фирменная широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Крупные фары светодиодные украшены изогнутыми ходовыми огнями. Капот стал более рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Узкие стреловидные фонари соединены хромированным молдингом.

Mercedes-Benz самый крупный из трех вседорожников – достигает 5213 мм в длину при колесной базе в 3135 мм. У BMW эти показатели равны 5151 мм и 3105 мм, соответственно. Audi компактнее: его длина составляет 5052 мм, а расстояние между осями – 2994 мм. Естественно Q7 и самый легкий в тройке – 2070 кг против 2445 кг у X7 и 2490 кг у GLS.

В отделке салона Audi сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигу-



Audi самый компактный в тройке – 5025 мм



Боковины BMW выполнены рельефными



Mercedes-Benz наиболее тяжелый – 2490 кг



Пятая дверь Q7 выполнена обволакивающей



Фонари X7 соединены хромированной накладкой



Задние крылья GLS серьезно расширены

рацию. Данные могут проецироваться на лобовое стекло. Из центральной панели автомобиля теперь сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый дисплей отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами. Кнопок здесь почти не осталось. Передние кресла уже в базовой версии получили электропривод и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс для мелкой поклажи. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Салон BMW X7 декорирован кожей, деревом и алюминием. Подсветка светодиодная, причем можно менять ее цвет. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой. Рулевое колесо довольно-таки крупное. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло. Селектор трансмиссии выполнен из хрусталя. Центральная панель BMW X7 повернута к водителю. Сверху на ней установлен 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик. Переключателей аудиосистемы и климат-контроля немного, ведь множеством функций можно управлять через iDrive. Посадка за рулем высокая, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Кресла BMW X7 обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, но при этом мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем снабжены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов. Обзорность довольно неплохая.

В отделке салона Mercedes-Benz GLS сочетаются кожа и алюминий. Обращают на себя внимание тоненькие полоски светодиодной подсветки (ее цвет может меняться) и целый ряд вентиляционных дефлекторов. На трехспицевом рулевом колесе появились небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Как и у всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы сгруппированы в один блок. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть еще одна сенсорная панель, предусмотрено и голосовое управление. В салоне теперь 9 USB-портов и три беспроводных зарядки для смартфонов. Передние кресла получили электропривод с памятью регулировок и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, а еще у них улучшена боковая поддержка. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий

центральный тоннель. Подлокотники прячут бокс, а подстаканники получили функции подогрева и охлаждения напитков.

На втором ряду во всех вседорожниках места более чем достаточно. К тому же, сиденья оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. А вот третий ряд в Q7 не столь просторный, как в X7 и GLS. В семиместном исполнении объем багажника Audi и равен 295 л, BMW – 326 л, а Mercedes-Benz – 355 л. В пятиместной конфигурации салона он увеличивается до 770 л Q7, 750 л – в X7 и 890 л – в GLS, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 2075, 2120 и 2400 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q7 3,0 TDI S-Line, BMW X7 xDrive30d и Mercedes-Benz GLS350d. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, раздельным климат-контролем, спутниковой навигацией, датчиками света и дождя, аудиосистемой, камерой заднего вида, адаптивным круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах, технологиями автоматического замедления и контроля полосы движения. BMW и Audi также получили Wi-Fi, а у X7 есть еще и парковочный автопилот и система мониторинга «слепых» зон. У Q7 6 подушек безопасности, в X7 – 7, а в GLS – 9.

Автомобили оснащены 3,0-литровыми турбодизелями. Под капотом Audi Q7 – V6 мощностью 286 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 600 Н·м при 2250-3250 об/мин. Этот мотор работает настолько тихо и плавно, что порой трудно разобрать, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а предел Q7 – 241 км/ч. Способствует лучшей в тройке динамике и 8-ступенчатый «автомат», работающий очень быстро. При этом автомобиль еще и вполне экономичный: в городском цикле он расходует 7,5 л/100 км, а в загородном – 6,6 л/100 км. Также в Украине доступен 3,0-литровый 340-сильный бензиновый турбомотор.

Рядная «шестерка» BMW развивает 265 л. с. Он уступает моторам соперников по мощности, но зато выигрывает в крутящем моменте. Правда, пиковые 620 Н·м доступны в узком диапазоне 2000-2500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции и работает без толчков. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость равна 227 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 8,0 л/100 км, а в загородном – 6,9 л/100 км. В Украине также предложены 400-сильная версия этого мотора и бензиновые турбодвигатели объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (530 л. с.).

Двигатель Mercedes-Benz также рядный, а его мощность составляет 286 л. с., как у Q7. Он отличается хорошей тягой на малых оборотах, ведь максимальные 600 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с



На центральной панели Audi – два сенсорных дисплея



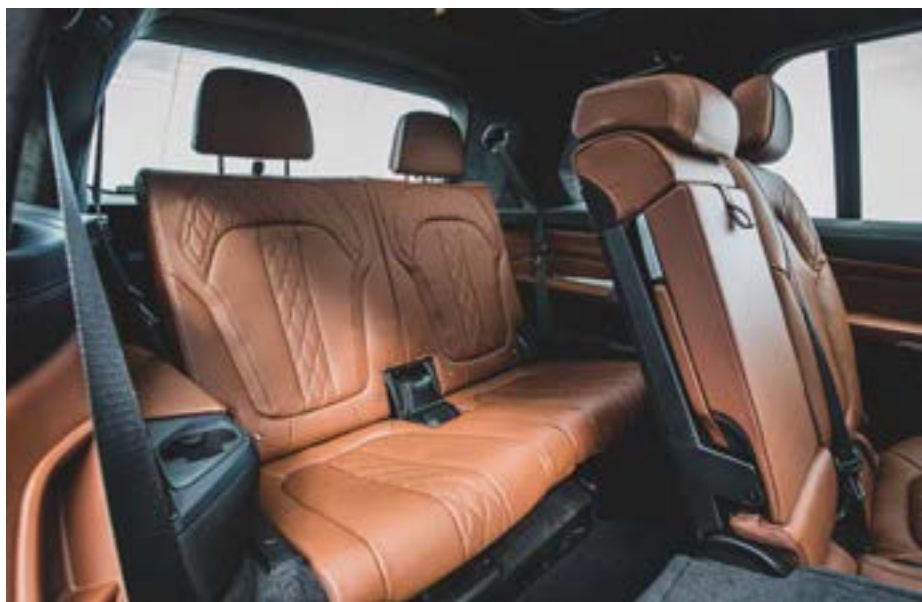
Центральная панель BMW повернута к водителю



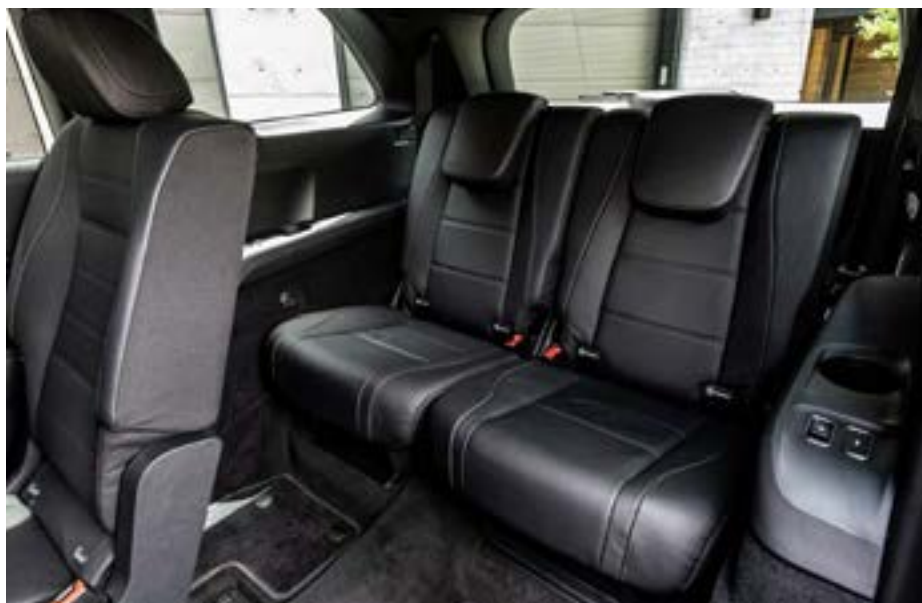
Цифровая панель приборов Mercedes-Benz соединена с сенсорным дисплеем



В Q7 достаточно места для ног на втором ряду



Сзади в X7 достаточно просторно



В GLS самый просторный третий ряд сидений

1200 об/мин. Мотор работает очень тихо и плавно, под стать ему и 9-ступенчатый «автомат», переключающий передачи практически незаметно. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7 с и достигает 230 км/ч. В городе расход топлива составляет 11,1 л/100 км, а на трассе – 6,9 л/100 км. В нашей стране доступны также 330-сильная версия этого дизеля и 4,0-литровый 490-сильный бензиновый V8.

У всех трех вседорожников полный привод постоянный. Автомобили рассчитаны на легкое бездорожье и у всех их пневмоподвеска позволяет регулировать клиренс.

Audi получил технологию векторизации тяги, что вкупе с уменьшенной массой улучшило его поведение на извилистых дорогах. Руль с адаптивным электроусилителем отличается точностью и наполнен тяжестью, а также достаточно информативен. Подвеска в версии S line несколько упругая, что особенно заметно при езде по дорогам низкого качества. Зато вседорожник мало кренится в виражах. Курсовая устойчивость у Q7 также на высоте. Кроме того, у него неплохая шумоизоляция, а потому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Пневмоподвеска X7 обеспечивает комфортабельную езду и его можно назвать самым мягким BMW. Хотя если выбрать режим Sport, то езда становится более упругой, но и крены кузова меньше. Конечно, огромные габариты и масса дают о себе знать и вседорожник нельзя назвать маневренным, но управляемые задние колеса все же помогают уменьшить недостаточную поворачиваемость. Тем не менее, диаметр разворота больше, чем у соперников – 13 м, против 12,4 м у Q7 и GLS. Руль точный и приятно наполнен тяжестью. Также следует отметить очень качественную шумоизоляцию и двойные ламинированные стекла.

Mercedes-Benz является самым комфортабельным в тройке. Пневмоподвеска обеспечивает невероятно мягкую и плавную езду. Большинство неровностей поглощаются незаметно, ведь автомобиль сканирует дорогу впереди на наличие выбоин и готовит подвеску к ним. При этом крены кузова в виражах у вседорожника умеренные, ведь электроника может немного наклонять кузов автомобиля в сторону поворота. Помогают и адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 150 км/ч в салоне GLS можно говорить, не повышая голоса – это заслуга улучшенной шумоизоляции.

Обновленный Audi Q7 3,0 TDI S-Line ощутимо дешевле соперников – 1 561 000 гривен. Он также привлекает экономичностью. Mercedes-Benz GLS350d обойдется в 1 851 000 гривен, а его преимущество – вместительные салон и багажник. BMW X7 xDrive30d дороже – 1 908 000 гривен, но он и богаче оснащен.



Объем багажника Audi – от 295 до 2075 л

У BMW в распоряжении 326-2120 л

Багажник Mercedes-Benz
самый большой – 355-2400 л

Технические характеристики

Модель	Audi Q7	BMW X7	Mercedes-Benz GLS
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	2070	2445	2490
Длина/ширина/высота, мм	5052/1968/1741	5151/2000/1805	5213/1956/1823
Колесная база, мм	2994	3105	3135
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691	1680/1689	1669/1692
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	201-261	165-300
Объем багажника мин/макс, л	295/2075	326/2120	355/2400
Диаметр разворота, м	12,4	13,0	12,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2967	2993	2925
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 6	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	24/2	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3500	265 при 4000	286 при 3600
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	600 при 2250-3250	620 при 2000-2500	600 при 1200-3000
Топливо/емкость бака, л	Дт/85	Дт/83	Дт/99
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Размер шин	255/60 R18	275/50 R20	255/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	7,0	7,0
Максимальная скорость, км/ч	241	227	230
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,5	8,0	11,1
загородный цикл	6,6	6,9	6,9
смешанный цикл	6,9	7,5	7,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 561 000	1 908 000	1 851 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вместительные и экономичные



Kia Sorento

Широкая решетка радиатора Kia Sorento сочетается с раскосыми фарами



Land Rover Discovery Sport

Передняя часть
Land Rover Discovery Sport
выдержана в фирменном стиле марки



Skoda Kodiaq

Продолговатые фары Skoda Kodiaq
сочетаются с трапецевидными
«противотуманками»

Семейные автомобили просторные и вместительные, но далеко не всегда водителю необходимы семь мест в салоне. Большинство моделей с тремя рядами сидений довольно-таки крупные, что не всегда удобно в городских условиях. Да и о расходе топлива не следует забывать. Впрочем, есть относительно небольшие по размерам семиместные вседорожники с экономичными дизельными двигателями. Среди них – Skoda Kodiaq, а также обновленные Kia Sorento и Land Rover Discovery.

Kia Sorento третьего поколения знаком с 2011 года, а год назад был обновлен. В его дизайне преобладают плавные линии. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а раскосые фары являются светодиодными. В бампере заметны широкий воздухозаборник и пластина защиты днища. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия довольно высокая. У толстых задних стоек крыши – малый угол наклона. На крыше установлен небольшой спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные прямоугольные фонари.

Land Rover Discovery Sport отличается элегантным стилем с клиновидной оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. Переднюю часть изменили в духе старшего брата Land Rover Discovery: у автомобиля новая решетка радиатора и продолговатые фары. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. На боковинах заметны штампованные линии, а колесные арки расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные освеженные фонари.

Skoda Kodiaq – первый семиместный вседорожник чешской марки и первая модель в новом фирменном стиле. В его внешнем виде преобладают рубленные линии и углы. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по ее центру – «клюв» с логотипом Skoda. Продолговатые светодиодные фары расположены отдельно от небольших «противотуманок». В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари.

Land Rover несколько компактнее своих конкурентов: его длина равна 4597 мм против 4691 мм у Skoda и 4780 мм у Kia. Kodiaq обладает самой большой колесной базой – 2791 мм тогда, как у Sorento – 2780 мм, а у Discovery Sport – 2741 мм. Чешский вседорожник самый легкий: он весит 1752 кг, британский автомобиль – 1841 кг, а корейский – 1849 кг.

Салон Kia Sorento декорирован кожей, дополненной серебристыми вставками. Подсветка – ярко-красная. Передняя панель выполнена обволакивающей, а новое четырехспицевое рулевое колесо увеличено в размерах. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель. Центральное место занимает большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.



Kia самый крупный в тройке – 4780 мм



Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм



Skoda наиболее легкий из трех вседорожников – 1752 кг



Заднюю часть Sorento подчеркивают крупные фонари



Фонари Discovery Sport растянуты на крылья



Пятая дверь Kodiaq – рельефная

Рельефная центральная консоль увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Кнопки крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом с памятью настроек. Они комфортабельные, но боковая поддержка похуже, чем в двух других авто. Зато предусмотрены подогрев и вентиляция кресел, обогревается и руль. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за тоненьких стоек.

В отделке салона Land Rover Discovery Sport использована искусственная кожа, разбавленная алюминиевыми деталями. Светодиодная подсветка приятна для глаз. Новое четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Range Rover Evoque. Вместо круглого селектора трансмиссии теперь установлен более традиционный рычаг. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель Land Rover Discovery Sport немного наклонена, а сверху ее венчает 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Часть переключателей здесь также стали сенсорными. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Предусмотрена функция подогрева кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

В салоне Skoda Kodiaq преобладает строгий стиль, а в отделке использована кожа. На передней панели заметны черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Skoda Superb. Конкретно у этой версии вседорожника комбинация приборов цифровая и с изменяемой конфигурацией. На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и не требуют длительного привыкания. У вседорожника сразу два перчаточных ящика и приличных размеров бокс в подлокотнике с беспроводной зарядкой для смартфонов. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние кресла несколько упругие, но зато отлично удерживают спину. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Высокая посадка за рулем и не очень толстые стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду автомобилей места для ног и над головой вполне достаточно. У всех трех вседорожников сиденья оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. У Sorento и Kodiaq есть еще и подогрев. Салон Kia и Skoda

несколько шире, чем у Land Rover, поэтому троим пассажирам комфортнее. Третий ряд Sorento просторнее и способен поместить взрослых пассажиров, а вот в Kodiat и Discovery Sport там места немного и комфортнее детям.

В семиместном исполнении объем багажника составляет 142 л у Kia, 195 л у Land Rover и 270 л у Skoda. С пятью сиденьями на месте он возрастает до 605, 689 и 720 л, соответственно, а с двумя – до 1662, 1698 и 2065 л, соответственно. Пятая дверь Kodiat и Sorento снабжена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с одинаковой стоимостью – Kia Sorento 2,2D Luxury, Land Rover Discovery Sport 2,0 TDI S и Skoda Kodiat 2,0 TDI Laurin & Klement. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, парктроником, системами стабилизации, автоматического торможения и контроля полосы движения. У Kia и Skoda предусмотрена спутниковая навигация. Sorento получил камеру заднего вида и панорамную крышу, а у Kodiat есть камеры кругового обзора и Wi-Fi. У Skoda и Land Rover – по 7 подушек безопасности, а у Kia – 6. Kodiat и Discovery Sport оснащены системой мониторинга «слепых» зон.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом Kia Sorento – 2,2-литровый двигатель с самой высокой в тройке мощностью – 200 л. с. при 3800 об/мин. Он и наиболее тяговит, ведь максимальный крутящий момент достигает 440 Н·м при 1750 об/мин. Правда, при резком разгоне двигатель довольно громкий. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Kia разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с и способен развить 203 км/ч. В городском цикле он расходует 7,8 л/100 км, а в загородном – 5,9 л/100 км.

Турбодизель Land Rover Discovery Sport имеет рабочий объем 2,0 л и его мощность меньше – 180 л. с. при 3500 об/мин. Хотя крутящий момент приличный (430 Н·м) и достигается при низких 1500 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 9-ступенчатый «автомат» работает плавно. Discovery Sport разгоняется до 100 км/ч за 10,1 с и способен развить 201 км/ч. В городе он расходует 6,7 л/100 км, а за городом – 5,2 л/100 км. Автомобиль у нас также можно выбрать со 150-сильной версией этого турбодизеля или 2,0-литровой 240-сильной бензиновой «четверкой».

Skoda Kodiat также оснастили 2,0-литровым турбодизелем, но мощностью 190 л. с. Он эластичен, но менее тяговит, чем моторы соперников. Пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м и доступен с 1900 об/мин. Двигатель работает на удивление тихо и плавно, и даже при резком разгоне не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями



Внутри спидометра Kia – цветной дисплей бортового компьютера



Приборная панель Land Rover – цифровая, а кнопки на центральной панели – сенсорные



Показания приборов Skoda выведены на дисплей



В Sorento – самый просторный третий ряд кресел



Третий ряд сидений Discovery Sport рассчитан на детей



На втором ряду Kodiaq просторно, а вот третий ряд – тесный

демонстрирует очень быстрые переключения передач. Благодаря ей Kodiaq демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. При этом расход топлива самый маленький – 6,6 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в на трассе. У нас также доступны 150-сильный вариант этого дизеля и бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. У Land Rover есть еще и система Terrain Response с отдельными настройками для разных типов дорожного покрытия, поэтому на бездорожье он чувствует себя уверенней. Да и клиренс у него побольше – 212 мм против 185 мм у Sorento и 187 мм – у Kodiaq. Зато в Kia можно принудительно подключить заднюю ось, заблокировав муфту. У всех трех автомобилей предусмотрена система помощи на крутом спуске.

Kia Sorento – самый комфортабельный в тройке. Его подвеска довольно мягкая, но крены в виражах относительно небольшие. Благодаря Torque Vectoring Controlling Cornering Control удалось уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление с электроусилителем – точное и наполнено тяжестью, но информативности ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. А вот шумоизоляция похуже, чем у соперников: на больших скоростях отчетливо слышен ветер в районе зеркал заднего вида.

Land Rover Discovery Sport отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Многорычажная задняя подвеска Discovery Sport способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы. Зато шумоизоляция салона очень хорошая.

Подвеска Skoda Kodiaq также довольно упругая, а 19-дюймовые шины с невысоким профилем, зато автомобиль уверенно чувствует себя в виражах и не кренится. На асфальте полный привод обеспечивает отличное сцепление, а система векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Руль чересчур легкий, хотя довольно точный и очень даже информативный. Шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому на скорости 130 км/ч в салоне тихо.

Skoda Kodiaq 2,0 TDI Laurin & Klement самый доступный в этой тройке – 1 015 000 гривен, что отчасти продиктовано украинской сборкой. Он также привлекает экономичностью и большим багажником. Kia Sorento 2,2D Luxury стоит 1 140 000 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Land Rover Discovery Sport 2,0 TDI S самый дорогой в тройке – 1 159 000 гривен, а его преимущество – проходимость.



Объем багажника Kia – 142-1662 л

У Land Rover в распоряжении 195-1698 л

Багажник Skoda самый
вместительный – 270-2065 л

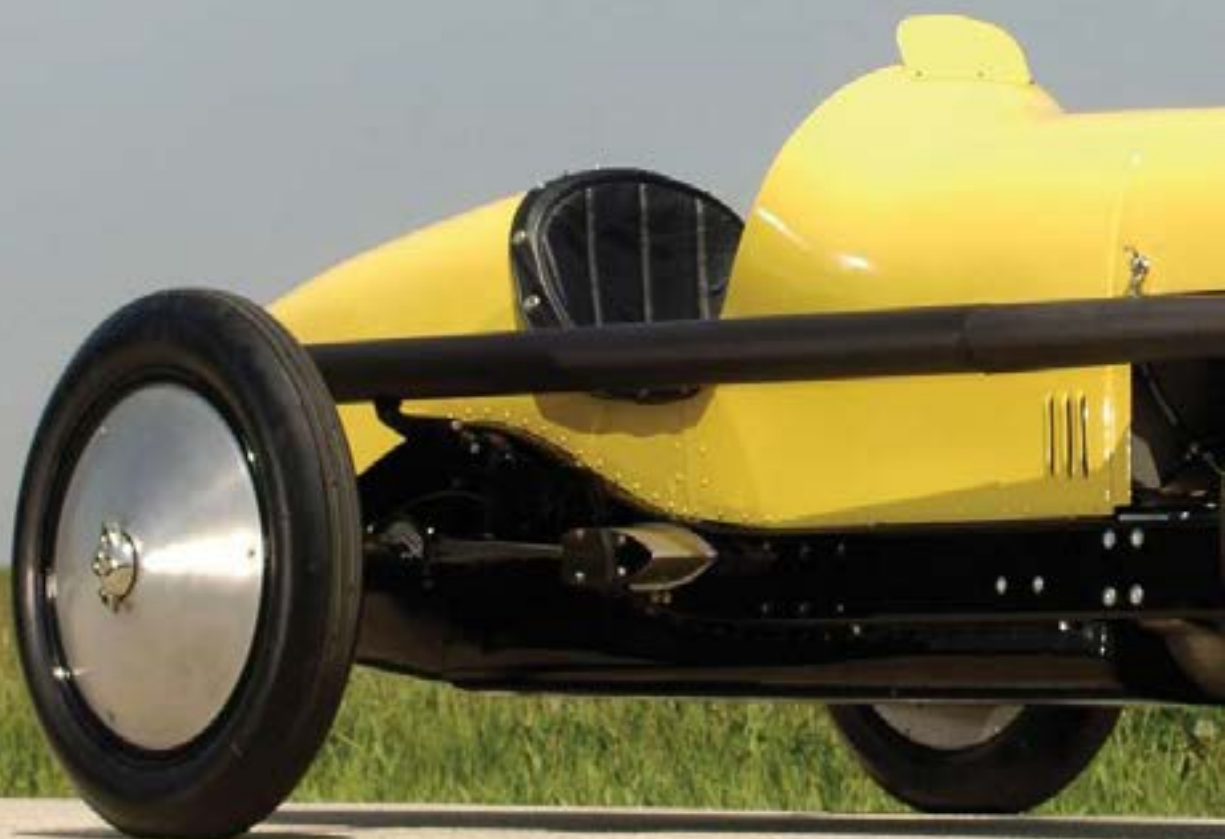
Технические характеристики

Модель	Kia Sorento	Land Rover Discovery Sport	Skoda Kodiaq
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1849	1841	1752
Длина/ширина/высота, мм	4780/1890/1685	4597/1894/1724	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2780	2741	2791
Колея передняя/задняя, мм	1628/1638	1621/1630	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	212	187
Объем багажника мин/макс, л	142/1662	195/1698	270/2065
Диаметр разворота, м	10,9	11,6	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2199	1999	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	200 при 3800	180 при 4000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1750-2500	430 при 1500	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/65	Дт/52
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-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	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, ESP, HDC
Размер шин	235/60 R18	235/65 R17	235/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	10,1	8,4
Максимальная скорость, км/ч	203	201	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,8	6,7	6,6
загородный цикл	5,9	5,2	5,2
смешанный цикл	6,6	5,8	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 140 000	1 159 000	1 015 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



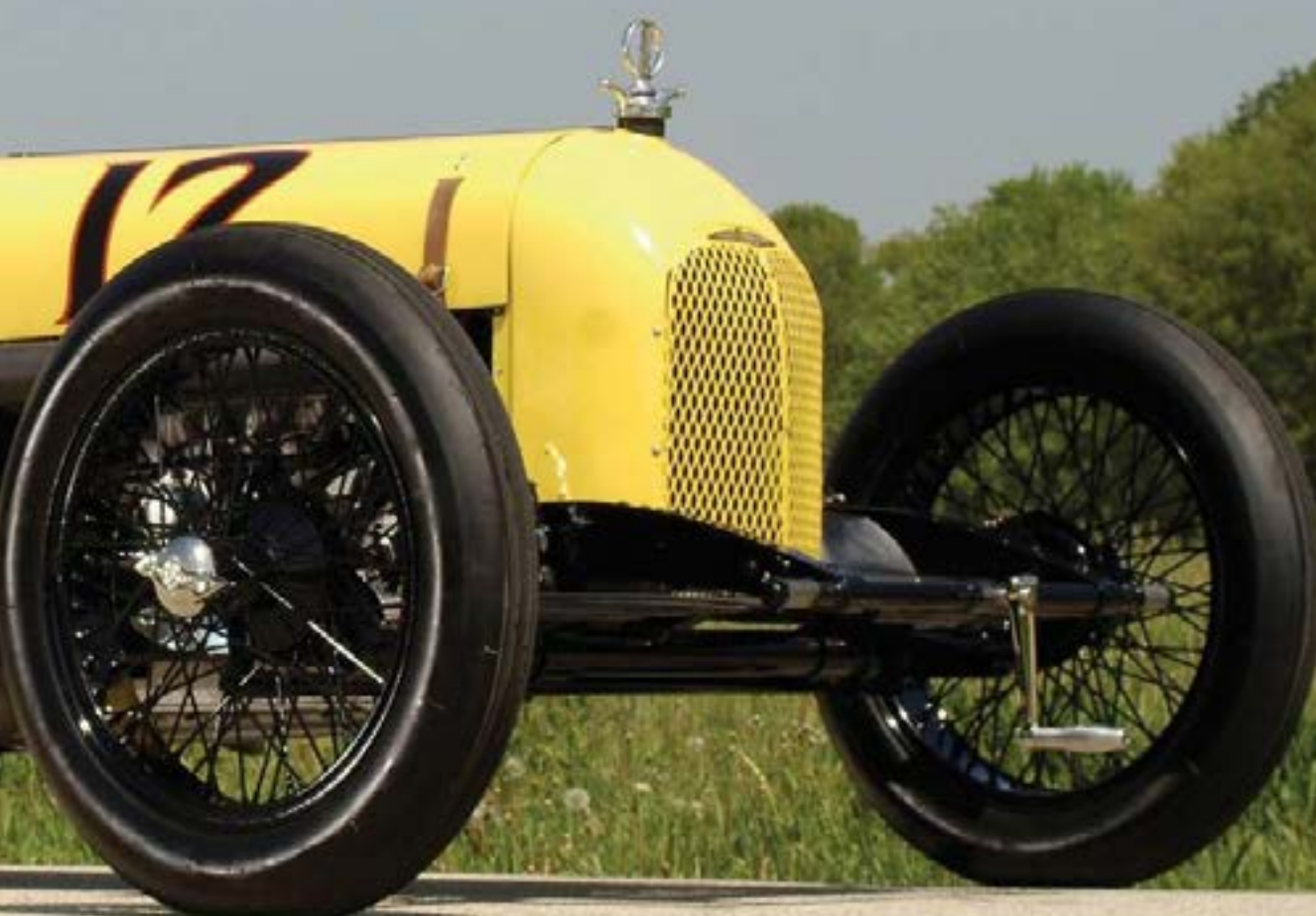
Duesenberg

ВЫСШИЙ КЛАСС ПО-АМЕР



enberg

ОИКАНСКИ



Duesenberg Speedway Car трижды
выигрывал гонку 500 миль Индианаполиса

Братья Аугуст и Фред Дюзенберги



Первый болид Duesenberg, 1914 год



Duesenberg A 1921 года



Американская автомобильная промышленность – это не только Большая тройка автоконцернов (General Motors, Ford Motor и Chrysler). В свое время в США было немало автомобильных компаний, прославившихся интересными и инновационными моделями. Среди них особенно выделяется марка Duesenberg, ставшая символом роскоши и технического прогресса.

Duesenberg – творение двух братьев, Фридриха и Августа Дюзенбергов. Они родились в Германии, но в раннем детстве эмигрировали в США. С юного возраста парни увлекались гонками. Сначала они соревновались на велосипедах, затем – на мотоциклах собственной конструкции. А в 1913 году занялись гоночными автомобилями и открыли в штате Айова свою фирму Duesenberg Automobile & Motors Company. Год спустя увидел мир их первый болид с 5,0-литровой 100-сильной рядной «восьмеркой». Он оказался довольно успешным – занял второе место в знаменитой гонке «500 миль Индианаполиса».

Воодушевленные успехом братья продолжили работу и решили, что все их последующие модели будут также с рядными восьмицилиндровыми двигателями. Вскоре им предоставилась возможность ознакомиться с передовыми европейскими технологиями: в Duesenberg наладили лицензионный выпуск авиационных моторов Bugatti. У них конструкторы позаимствовали многие новшества – такие, как распредвал в головке блока цилиндров.

В 1921 году болид Duesenberg снова завоевал «серебро» в Индианаполисе. Заработав авторитет в Штатах, Дюзенберги взялись покорять европейские соревнования. И им это удалось: Джим Мерфи за рулем нового Duesenberg сотворил сенсацию, выиграв Гран-при Франции на легендарном автодроме в Ле-Мане. Ранее это не удавалось ни одной заокеанской команде. Секретом успеха стала новая модель с 3,0-литровым 114-сильным мотором, способная развивать приличные, на то время, 180 км/ч.

Вскоре цеха компании решили перебазировать в Индианаполис – поближе к автодрому. Братья Дюзенеберг решили применить накопленный опыт в разработке серийных автомобилей и в том же году представили модель А. Как и болиды, ее оснастили «восьмеркой» с верхним распредвалом, но рабочий объем увеличили до 4,2 л и установили по четыре клапана на цилиндр. Она развивала 88 л. с. и разгоняла автомобиль до 120 км/ч. На Duesenberg одними из первыми в мире появились тормоза всех колес с гидроусилителем.

Однако инновационный Duesenberg A не стал успешным. Вместо запланированных 10-12 тыс. машин за шесть лет собрали всего 650. Причина тому – очень высокая цена в 6500 долларов, столько же стоили 15 доступных Ford T. Даже гоночные успехи не помогли, а ведь в 1924, 1925 и 1927 годах болиды Duesenberg выигрывали «500 миль Индианаполиса». Такого триумфа добились



Модель 1921 года выиграла Гран-при Франции в Ле-Мане



Duesenberg A Speedster 1924 года



Duesenberg X 1927 года

благодаря новому 2,0-литровому двигателю с механическим компрессором.

Пытаясь исправить ситуацию, Фредерик и Август разработали наследника модели A – Duesenberg X. Он стал мощнее (100 л. с.) и быстрее (160 км/ч), но оказался еще большим коммерческим провалом. Выпустили лишь 13 автомобилей. Дело в том, что Дюзенберги были очень талантливыми инженерами, но не самыми лучшими бизнесменами. Это и привело к банкротству фирмы.

Впрочем, на этом история Duesenberg Automobile & Motors Company не заканчивается. Ее спас промышленник Эрретт Лобан Корд, который как раз начал строить собственную автомобильную империю. В 1926 году он создал концерн из трех марок – Auburn, Cord и Duesenberg. Братья Дюзенберги не только не потеряли работу, но и остались на руководящих постах в своей компании. Но новый владелец поставил им сложную задачу – создать лучший в мире представительский автомобиль, который превзойдет Cadillac, Packard и даже Rolls-



Рядная 6,9-литровая «восьмерка» развивала 265 л. с. в атмосферной версии и 320-400 л. с. – с компрессором

Первый Duesenberg J – фазтон от LeBaron 1929 года



Duesenberg J Murphy Sport Berline 1930 год





Duesenberg J Weyman Speedster 1930 года

Royce с Bentley.

Уже через несколько месяцев появились первые прототипы, а в декабре 1928 года на Нью-Йоркском автосалоне миру представили элегантный фаэтон Duesenberg J. Рядом с ним установили голое шасси с установленным на нем двигателем. Новинка шокировала посетителей своими характеристиками. Ее рядная 6,9-литровая «восьмерка» с двумя верхними распредвалами и четырьмя клапанами на цилиндр развивала невероятные 265 л. с.

Хотя масса превышала 2,4 тонны, Duesenberg J демонстрировал отличную динамику. С 3-ступенчатой механической трансмиссией он разогнался до 100 км/ч за 13 с и развивал 187 км/ч. Огромный крутящий момент (500 Н·м при 2000 об/мин) позволял стартовать со второй передачи и разогнаться на ней вплоть до 150 км/ч. Среди интересных новинок следует отметить первый в мире индикатор замены масла.

Как было заведено в те времена, в Duesenberg



Duesenberg J 4-Door Convertible by Franay 1931 года принадлежал королеве Югославии Марии

Duesenberg J Murphy Coupe 1931 года





**Duesenberg J Sunroof Sedan
by Franay 1931 года**



**Duesenberg SJ Dual Cowl
Phaeton от Derham, 1931 год**

продавали шасси с мотором. Из кузовных деталей – лишь крылья, бамперы, оптика, решетка радиатора и капот. За это покупатели отдавали невероятную сумму 8500 долларов и обращались в дизайнерское ателье за эксклюзивным кузовом. Стоимость готового Duesenberg J достигала 13 000 - 16 000 долларов, то есть он был одной из самых дорогих моделей своего времени. За эти деньги можно было приобрести 30-35 до-

ступных Ford или Chevrolet.

На Парижском автосалоне 1928 года показали элегантный фаэтон с кузовом от LeBaron. Самым популярным среди клиентов Duesenberg было ателье Murphy, «одевшее» большую часть моделей J. За разработку внешнего вида эксклюзивного автомобиля также брались стилисты других мастерских – США Hibbard&Darrin, Bohman&Schwartz, Graber, Weyman и даже европейцы из Gurney

Nutting и Figoni. Вскоре в Duesenberg наняли и собственного дизайнера – чтобы богатые покупатели не тратили драгоценное время. Вот почему двух одинаковых Duesenberg J не существует, каждый из них особенный.

Ежегодно планировали продавать по 500 таких автомобилей и поначалу этот план казался реальным. До осени 1929 года фирма получила две сотни заказов, но затем в октябре на Нью-Йоркской бирже случился



Duesenberg J Victoria Coupe by Judkins 1932 года



**Duesenberg SJ Torpedo Sedanette
by Bohman & Schwartz 1932 года**



**Компрессорный Duesenberg SJ
Rollston был самым дорогим в мире –
20 000 долларов**

обвал. Великая депрессия серьезно повлияла на уровень продаж. Уже в 1930 году удалось найти только 100 покупателей, а в следующие годы – по несколько десятков единиц.

Чтобы привлечь зажиточных покупателей, в 1932 году модель доработали и назвали ее SJ. Двигатель оснастили механическим компрессором, что подняло мощность до 320 л. с. Результат – 8 с до 100 км/ч и максимальные 217 км/ч, то есть Duesenberg стал самым быстрым серийным автомобилем в мире. Отличить новую версию можно было по четырем хромированным выхлопным трубам с правой стороны кузова. Но всего собрали лишь 36 SJ, ведь они были еще дороже. Так, стоимость седана от ателье Rollston достигла 20 000 долларов (350 тыс. по современному курсу).

В Duesenberg не забывали и о гонках. В 1935 году на основе SJ спроектировали болид Mormon Meteor Speedster. Мощность его двигателя подняли до 400 л. с., что позволило установить мировой рекорд – проехать за сутки со средней скоростью в 225 км/ч.



Рекордный Duesenberg SJ Mormon Meteor Speedster

**Последний Duesenberg
выпустили в 1937 году**



Прототип Duesenberg с V12



Во второй половине 30-х годов спрос на Duesenberg снизился еще больше, даже несмотря на завершение кризиса. Ежегодно производили всего по несколько машин. Последний экземпляр продали в 1937 году. На смену ему уже подготовили новую компактную модель со 160-сильным V12. Однако, ее будущему помешало банкротство

Эрретта Лобана Корда. Автомобильный концерн прекратил свое существование, а вместе с ним исчезла и марка Duesenberg.

Всего за девять лет выпустили 481 Duesenberg моделей J и SJ. Большинство их владельцев были представителями элиты того времени. Эти автомобили стояли в гаражах короля Италии Эммануэля III, королевы Югославии

Марии, принца Румынии Николая, герцога Виндзорского. Индийский магараджа заказал себе в ателье Gurney Nutting элегантный кабриолет. Королю Испании Альфонсо XIII Duesenberg спас жизнь: скоростной автомобиль помог ему скрыться от мятежников генерала Франко. Кроме того, среди владельцев этих автомобилей были президент

**Duesenberg JN Convertible Coupe
Кларка Гейбла**



**Duesenberg SJ от Gurney-Nutting
заказал себе индийский магараджа**



**Звезда Голливуда Джеймс Кегли и его
Duesenberg J Dietrich Convertible Berline**



компании Соса-сола М. Барби, изобретатель жевательной резинки Джозеф Ригли, миллионеры Уильям Рендольф Херст и Говард Хьюз. Но больше всего Duesenbberg любили звезды Голливуда. Эти автомобили приобрели знаменитые Грета Гарбо, Долорес дель Рио и Джеймса Кегни, а для Кларка Гейбла и Гари Купера создали эксклюзив-

ные двухместные кабриолеты SSJ с укороченной колесной базой и 400-сильными моторами от Mormon Meteor Speedster. Поговаривают, актеры разгоняли их до 240-250 км/ч, а 100 км/ч такие кабриолеты достигали всего за 8 с.

Именно Duesenberg SSJ Гарри Купера в 2018 году продали с аукциона за 22 милли-

она долларов и это самый дорогой американский автомобиль всех времен. Вообще, все Duesenberg сейчас очень ценятся среди коллекционеров и трудно найти автомобиль дешевле, чем за 500 тыс. долларов. Ведь они являются символом роскоши и скорости.

**400-сильный Duesenberg SSJ Гарри Купера
продали за 22 миллиона долларов**



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л

Ж Е Н Щ И Н

Да будет
праздник!

Лауреаты
Cosmo Lady
Awards 2019

Персоны
года

М + Ж:
всё просто,
всё сложно

Яна Захаркив

Главная победа —
быть собой!



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