

Тест-Драйв

МАРТ 2020



Pagani Imola • Peugeot 508 • Bentley Continental GT Ice Race • Skoda Vision IN • Lotus Evora GT410 • Renault Megane • Chrysler Pacifica • Citroen C3
• Volkswagen Atlas • Chevrolet Equinox • Kia Sorento • Mitsubishi Mirage • Aston Martin Vantage Roadster • Cadillac Escalade • DS 9 • Mercedes-AMG
GLA45 • Cupra Leon • Alpine A110S • Smart EQ • Mini Cooper SE • Opel Grandland X Hybrid4 • Cadillac CT5 • Toyota Yaris • Jaguar F-Type • Citroen
C3 • Skoda Fabia • Toyota Yaris • Ford Focus Wagon • Hyundai i30 Wagon • Skoda Octavia Combi • BMW X6 • Mercedes-Benz GLE Coupe • Porsche
Cayenne Coupe • Honda Pilot • Mazda CX-9 • Toyota Highlander

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



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

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Тест-драйв

PEUGEOT 508:

французский шарм в D-классе



14

Концепт-кар

BENTLEY CONTINENTAL GT ICE RACE:

зимний вариант



18

Концепт-кар

SKODA VISION IN:

предвестник нового вседорожника



24

Премьера

LOTUS EVORA GT410:

освежение



28

Премьера

RENAULT MEGANE:

модернизация



32

Премьера

CHRYSLER PACIFICA:

новое «лицо»



36

Премьера

CITROEN C3:

освежение



40

Премьера

VOLKSWAGEN ATLAS:

модернизация



44

Премьера

CHEVROLET EQUINOX:

модернизация



50

Премьера

KIA SORENTO:

четвертая глава



54

Премьера

MITSUBISHI MIRAGE:

повторное обновление



58

Премьера

ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER:

кабриолет к юбилею



64

Премьера

CADILLAC ESCALADE: :

Cadillac Escalade:



70

Премьера

DS 9:

новый флагман марки



76

Премьера

MERCEDES-AMG GLA45:

самый мощный в классе



82

**Премьера
PAGANI IMOLA:**
редкий и очень быстрый



88

**Премьера
CUPRA LEON:**
прибавка в мощности



94

**Дебютант
ALPINE A110S:**
король извилистых трасс



102

**Дебютант
SMART EQ:**
большие перемены



108

**Дебютант
MINI COOPER SE:**
курс – на электрификацию



116

**Дебютант
OPEL GRANDLAND X HYBRID4:**
быстрый и экономичный



122

**Дебютант
CADILLAC CT5:**
консервативный подход



130

**Дебютант
TOYOTA YARIS:**
смена поколений



138

**Дебютант
JAGUAR F-TYPE:**
элегантный хищник



144

**Сравнительный тест-драйв
CITROEN C3, SKODA FABIA И TOYOTA YARIS:**
сравнение хэтчбэков В-класса



150

**Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS WAGON, HYUNDAI I30 WAGON И
SKODA OCTAVIA COMBI:**
сравнение универсалов С-класса



156

**Сравнительный тест-драйв
BMW X6, MERCEDES-BENZ GLE COUPE И
PORSCHE CAYENNE COUPE:**
сравнение купеобразных вседорожников



162

**Сравнительный тест-драйв
HONDA PILOT, MAZDA CX-9 И TOYOTA
HIGHLANDER:**
для большой семьи



168

**Страницы истории
VOLVO:**
прагматизм и забота о безопасности

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.

Peu

φρ



Peugeot 508

Французский шарм в D-классе



Фото: Andre Voke



Peugeot 508 известен с 2010 года, причем сменил сразу две модели – 407 и 607. В прошлом году на украинском рынке появилось второе поколение модели. Автомобиль радикально преобразился и стал одним из самых броских и эмоциональных представителей D-класса.

На смену седану 508 пришел лифтбэк, причем выглядит он очень эффектно. Аркообразная крыша и увеличенные углы наклона стоек делают профиль динамичным, как у купе. Усиливают впечатление боковые окна без рамок – редкость в этом сегменте. Хромированная «пасть» радиаторной решетки сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и необычными вертикальными ходовыми огнями, напоминающими клыки зверя. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. Боковины украшены выштамповками. Не менее интересно смо-





трится задняя часть с фонарями, напоминающими следы от когтей. Флагманский вариант GT-Line узнается по 18-дюймовым легкосплавным дискам с алмазным напылением.

В основе модели лежит модульная платформа PSA EMP2, которую также используют Peugeot 3008 и 5008. Новый Peugeot 508 компактнее предшественника: длину уменьшили на 40 мм (до 4750 мм), а колесную базу – на 27 мм (до 2790 мм). При этом лифтбэк шире (1907 мм) и сразу на 5 см ниже (1403 мм), а потому в анфас выглядит более приземисто. К слову, он не только смотрится стремительно, но и действительно

стал более обтекаемым: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26. Также автомобиль стал легче на 70 кг – 1535 кг в тестируемой версии.

В отделке салона Peugeot 508 сочетаются кожа Narra и дерево, присутствуют и черные лакированные вставки. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов.

Передняя панель выполнена рельефной, а водительское место оформлено очень нестандартно. Во-первых, двухспицевое рулевое колесо небольшое и выполнено плоским сверху и снизу. В районе хвата рук

оно обшито перфорированной кожей. Во-вторых, цифровая комбинация приборов расположена очень высоко. Ее конфигурация меняется и при желании можно вывести на дисплей карту навигационной системы. Непривычный изогнутый селектор трансмиссии расположен высоко и находится под рукой.

Центральная панель повернута к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей. Часть кнопок выполнены сенсорными, а часть – напоминает клавиши пианино. В Peugeot 508 даже











температура в салоне изменяется через меню мультимедиа.

У рулевой колонки Peugeot 508 изменяются высота и глубина. Передние кресла мягкие и комфортабельные, но при этом с хорошей боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, причем у водителя есть память настроек. Также предусмотрены трехступенчатый подогрев и функция массажа. Обогревается и лобовое стекло, причем очень быстро – полезная функция в морозную погоду. Посадка в 508 по-спортивному низкая. Обзор вперед и по сторонам хороший, однако заднее стекло небольшое.

Водителя и переднего пассажира разделяет высокая центральная консоль. Она двухуровневая: внизу спрятана беспроводная зарядка для смартфонов. Пара подлокотников прячет нишу для мелкой поклажи, в которой также предусмотрен разъем AUX

На втором ряду места для ног достаточно много, а салон довольно широкий в районе плеч. Однако пространство над головой существенно уменьшено, что ощутят люди ростом свыше 180 см. К услугам задних пассажиров – откидной подлокотник и собственные вентиляционные дефлекторы.

Объем багажника увеличен до 487 л в обычном состоянии и 1537 л – со сложенными задними сиденьями. Под полом – запаска-докатка. Пятая дверь получила электропривод с датчиком открытия.

Комплектация Peugeot 508 GT-Line очень богатая: есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, датчики освещения и дождя, спутниковая навигация, мощная аудиосистема Focal, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабили-

зации, технологии автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и даже ночного видения.

Под капотом прячется 2,0-литровый турбодизель мощностью 180 л. с. У двигателя спокойный характер и по-настоящему он проявляется после 2000 об/мин, когда в распоряжении приличные 400 Н·м крутящего момента. Педаль акселератора довольно длинноходная, хотя в спортивном режиме, она становится более чувствительной, а двигатель – громче. Вообще, мотор несколько шумноват, если его раскручивать, но почти неслышен при спокойной езде по автомагистрали.

Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость составляет 231 км/ч. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия радует плавностью работы. Заяв-





ленный расход топлива – 6,4 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – в загородном. Во время теста мы зафиксировали 8,0-8,2 л/100 км в городских условиях и с заторами.

У Peugeot 508 в приоритете комфорт, поэтому его мягкая подвеска легко справляется даже с серьезными выбоинами. Даже в спортивном варианте GT-Line с 18-дюймовыми низкопрофильными шинами езда совсем не жесткая. При этом низкий автомобиль мало кренится в поворотах. Автомобиль неплохо маневрирует в городе, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется, хорошее и сцепление с дорогой. Руль лифтбэка легкий, но наполняется тяжестью в режиме Sport. Также неплохая шумоизоляция салона и на больших скоростях внутри тихо. Тормоза обеспечивают очень хорошее замедление, хотя короткий ход педали требует привыкания.

Новый Peugeot 508 сочетает яркий запоминающийся дизайн, богатое оснащение на уровне моделей классом выше и комфортабельную подвеску. В Украине стоимость модели стартует с 729 700 гривен, а цена 2,0-литрового дизельного лифтбэка в исполнении GT-Line начинается – 922 100 гривен.



Технические характеристики Peugeot 508

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1535/2127
Длина/ширина/высота, мм	4750/1907/1403
Колесная база, мм	2793
Колея передняя/задняя, мм	1601/1597
Клиренс (дорожный просвет), мм	136
Объем багажника, л	487/1537
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
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	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/55
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4
Максимальная скорость, км/ч	231
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	6,4
загородный цикл	4,4
смешанный цикл	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	922 100
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Bentley



Continental GT Ice Race

ЗИМНИЙ ВАРИАНТ





Вседорожник Bentley Bentayga стал одной из самых массовых моделей британской марки в последние годы. Расширение вседорожной линейки Bentley пока не планируется, тем не менее был подготовлен оригинальный Bentley Continental GT Ice Race.

Купе Bentley Continental GT Ice Race создали специально для зимних гонок по льду. Уже 1 февраля он вышел на старт своего первого соревнования в Австрии, а управляла им Кэти Мэннингс. Автомобиль отличается от стандартного Bentley Continental

GT не только ярким окрасом. У него увеличен клиренс, а на колесных арках появились защитные пластиковые накладки. На крыше разместили багажник с креплением для лыж и дополнительную светодиодную оптику, фары появились и за решеткой радиатора. Конечно же, предусмотрена и зимняя шипованная резина.

В салоне сохранена отделка кожей и деревом, да и передняя панель такая же, как и у стандартного Bentley Continental GT. Впрочем, установлены спортивные ковшообразные сиденья, а вместо задних кресел

теперь трубчатый каркас безопасности.

Турбированный 6,0-литровый W12 мощностью 635 л. с. остался без изменений. Не трогали создатели и 8-ступенчатую роботизированную трансмиссию с двумя сцеплениями, и систему полного привода. Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость равна 333 км/ч. Bentley Continental GT Ice Race оснащен пневмоподвеской, адаптивными амортизаторами и активными стабилизаторами поперечной устойчивости.





Skoda V



предвестник ново

Vision IN



ого вседорожника





VISION IN

SKODA

SKODA VISION IN



Skoda продолжает активно расширять свою вседорожную линейку. В скором времени ее пополнит недорогая компактная модель для молодежи. Предваряет ее концепт-кар Skoda Vision IN, показанный на выставке Auto Expo в Нью-Дели.

Skoda Vision IN построен на платформе модели Kamiq и достигает 4256 мм в длину и 1589 мм в высоту при колесной базе в 2671 мм. У вседорожника подтянутый дизайн с короткими свесами кузова и раздутыми колесными арками. Фирменная решетка радиатора Skoda декорирована хромом, а светодиодная передняя и задняя оптика выполнена «двухэтажной». Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты пластиковыми

накладками, предусмотрена и защита днища. Дверные ручки выполнены выдвигаемыми, а на крыше установлены рейлинги для багажника.

В отделке салона использована черная и оранжевая ткань, причем чехлы сидений вставки из дерева, украшенные традиционными индийскими узорами. Обод рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, а к центральной панели крепится 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Она, кстати, дополнена искусственным интеллектом – виртуальным ассистентом водителя. Селектор трансмиссии размещен на оригиналь-

ной полке.

Как на первом, так и на втором ряду установлены спортивные кресла. Задние сиденья трансформируемые: центральное кресло может складываться и превращаться в консоль с подстаканниками.

Skoda Vision IN оснащен 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 150 л. с. и 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Он разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и может развить 195 км/ч. Скорее всего, этот двигатель будет флагманским у серийной модели, которая должна появиться в 2021 году.





Lotus Evo



Corra GT410

ОСВЕЖЕНИЕ





Lotus Evora на данный момент является флагманской моделью в линейке британской марки. Автомобиль выпускают с 2009 года и пока его преемник не предвидится. Впрочем, купе в очередной раз обновили и модернизированный вариант назвали Evora GT410.

У Lotus Evora GT410 элегантный силуэт с выраженным «носом» и плавными обводами кузова. Освеженную модель легко узнать по измененной передней части. Бампер стал элегантнее, а воздухозаборники в нем уменьшены. Кроме того, несколько изменены фары и установлены новые легкосплавные диски диаметром 19 дюймов спереди и 20 дюймов сзади. Заднее стекло увеличено в размерах, что улучшило обзорность. Бампер также новый, а еще обращает на себя внимание

новая широкая выхлопная труба. В линейке остался и облегченный на 100 кг вариант GT410 Sport с особым аэродинамическим пакетом, обеспечивающим 96 кг прижимной силы.

В салоне улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Установлены новые спортивные сиденья Sparco и заменены дверные карты. Как и прежде, за доплату доступны задние кресла: Lotus Evora – одна из немногих среднемоторных моделей с посадочной формулой 2+2. Появилась новая мультимедийная система с 7,0-дюймовым сенсорным экраном, а спутниковая навигация пополнила базовое оснащение. Базовое оснащение теперь включает круиз-контроль, подогрев сидений, камеру заднего вида и парктроник.

Цифровое обозначение в названии указывает на мощность 3,5-литрового компрессорного V6 – 410 л. с. при 7000 об/мин. Максимальный крутящий момент увеличен до 420 Н·м при 3500 об/мин. Купе разгоняется до 100 км/ч за 4 с, а максимальная скорость равна 306 км/ч с 6-ступенчатой механической трансмиссией и 280 км/ч – с 6-ступенчатым «автоматом».

У Evora GT410 перенастроена подвеска, что сделало езду комфортнее. Версия Sport традиционно более жесткая, а еще оснащена дифференциалом повышенного трения.

Новый Lotus Evora GT410 уже поступил в продажу в Европе. Стоимость базового купе стартует с 99 900 евро, а вариант Sport обойдется в 110 900 евро.





Ren



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

Renault Megane

модернизация





Renault Megane неизменно представляет французскую марку в С-классе с 1995 года, а сейчас в производстве уже четвертое поколение модели. Выпускают его с 2016 года и теперь пришло время для небольшого обновления.

Внешние изменения незначительные, но заметные. Renault Megane получил новую решетку радиатора в виде улыбки и освеженные фары, которые за доплату могут быть и полностью светодиодными. Также заменены бамперы, а сзади обновили фонари. Кроме того, появилась новая версия R.S. Line с аэродинамическим обвесом, немного измененной передней частью и 18дюймовыми легкосплавными дисками

вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне улучшили материалы отделки. Впервые для Renault Megane доступна цифровая панель приборов, а диагональ сенсорного дисплея мультимедийной системы увеличена до 9,3 дюйма. Также заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. В перечне опций появилась система полуавтономного движения, также есть парковочный автопилот, камеры кругового обзора, технологии автоматического торможения и распознавания дорожных знаков.

Renault Megane оснащают бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (100 л. с.) и 1,3 л (115, 140 и 160 л. с.), а также 1,5-ли-

тровыми турбодизелями мощностью 95 и 115 л. с. Новичком стал 160-сильный заряжаемый гибрид с 1,6-литровой атмосферной бензиновой «четверкой» и двумя электромоторами, способный проехать 50 км на электротяге. У флагманского заряженного Renault Megane RenaultSport мощность 1,8-литрового турбомотора подняли до 300 л. с., а оснащение включает управляемые задние колеса. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, а вот гибрид оснащен вариатором.

Новый Renault Megane поступит в продажу в Европе по цене примерно от 20 500 евро.





Chrysler



Pacifica

НОВОЕ «ЛИЦО»





Концерн Chrysler стоял у истоков создания мини-вэнов, ведь первая модель Voyager появилась в 1983 году. С того времени выпущено уже 15 миллионов мини-вэнов Chrysler. Хотя сейчас спрос на эти автомобили уменьшился, в линейке марки по-прежнему присутствует Chrysler Pacifica и теперь он прошел обновление.

У Chrysler Pacifica – характерный для мини-вэнов однообъемный силуэт. Обновили автомобиль в духе седана Chrysler 300. У него новая широкая решетка радиатора и продолговатые светодиодные фары, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Стандартными теперь являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса предложены в самом дорогом варианте Pinnacle. Также у Pacifica изменен дизайн

пятой двери, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне улучшены материалы отделки, а в версии Pinnacle даже появились дорогая кожа Nappa и дерево. Chrysler Pacifica получил новую 7,0-дюймовую цифровую панель приборов и улучшенную мультимедийную систему UConnect с 10,1-дюймовым сенсорным дисплеем. Кроме того, изменен дизайн центральной консоли, а бокс в подлокотнике увеличен и его объем достиг 13,6 л. А еще в салоне теперь целых 12 USB-портов.

Базовая комплектация Chrysler Pacifica расширена и теперь включает адаптивный круиз-контроль, датчики света и дождя, 8 подушек безопасности, Wi-Fi и спутниковую навигацию. Также предусмотрены системы автоматического торможения, контроля

разметки и «слепых» зон. В самой дорогой версии Pinnacle есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот и беспроводная зарядка для смартфонов. Среди опций есть салонная камера, чтобы наблюдать за детьми на задних сиденьях. Кроме того, можно заказать оригинальные подушки к задним сиденьям.

Как и ранее, мини-вэн предложен с 3,6-литровым 287-сильным V6 и 250-сильной гибридной установкой. В последнем случае мини-вэн может проехать около 50 км на электротяге. Новшеством стал опционный полный привод, причем в этом случае еще и клиренс на 20 мм увеличен.

Новый Chrysler Pacifica поступит в продажу с лета. Стоимость мини-вэна стартует с 34 тыс. долларов.





Citroen C



3: освежение



Citroen C3 появился в 2002 году и пришел на смену модели Saxo. С того времени выпущено уже свыше 4,6 миллионов хетчбэков, причем 750 тыс. из них – модель третьего поколения. Выпускают ее с 2016 года и теперь C3 обновили.

По меркам В-класса Citroen C3 выглядит очень нестандартно благодаря высокому капоту и накладкам Airbump на боковинах. Их, кстати, обновили, а еще у хетчбэка освежена передняя часть. Хромированная накладка с интегрированным логотипом Citroen выдержана в духе концепт-кара Citroen SEExperience. Новые фары теперь полностью светодиодные. Кроме того, несколько изменен дизайн защитного пластикового обвеса. В более дорогих версиях доступны новые 17-дюймовые легкосплавные диски. Традиционно, для C3 предложены широкие возможности персонализации – двухцветная окраска и яркие узоры на крыше.

Салон также можно украсить многочисленными декоративными элементами. Кроме того, предложена новая схема отделки со вставками «под дерево». Главным же новшеством стали комфортабельные сиденья, как у старших Citroen C4 Cactus и C5 Aircross. Водительское кресло получило откидной подлокотник. У хетчбэка также улучшена мультимедийная система с 7,0-дюймовым дисплеем, а список опций пополнили передние парковочные сенсоры.

Для Citroen C3 на выбор предложены 1,2-литровые трехцилиндровые бензиновые



двигатели мощностью 83 и 110 л. с., а также 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Все они оснащаются механической трансмиссией, а самому мощному варианту до-

ступен еще и 6-ступенчатый «автомат».

Обновленный Citroen C3 поступит в продажу в Европе с весны. Стоимость хетчбэка в Европе составит примерно от 13 тыс. евро.





Volkswagen Atlas

модернизация

agen





Volkswagen Atlas – самый крупный представитель вседорожной линейки немецкой марки. Выпускают его с конца 2016 года на заводах в США и Китае. Теперь пришло время для плановой модернизации модели.

Вседорожник сохраняет знакомый мускулистый дизайн с высоким капотом и выраженными колесными арками. Обновили его в духе купеобразного собрата Volkswagen Atlas Cross Sport. У автомобиля новая решетка радиатора и измененные фары со светодиодной оптикой уже в базовой версии. Передний и задний бамперы стали более

профилированными, освежены и фонари автомобиля. Кроме того, появилась версия R-Line с аэродинамическим обвесом и 21-дюймовыми дисками (у стандартного Atlas колеса 20-дюймовые).

В салоне заметно новое трехспицевое рулевое колесо со скошенным снизу ободом, позаимствованное у того же Atlas Cross Sport. Также установлен новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В более дорогих версиях предусмотрена цифровая панель приборов. Базовую комплектацию расширили системы автоматического замедления и мониторинга «сле-

пых» зон, а список опций пополнили Wi-Fi, технология распознавания дорожных знаков и адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок.

Для Volkswagen Atlas доступны на выбор 2,0-литровый 240-сильный турбомотор и 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 280 л. с. Обе модификации комплектуются 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и могут быть как с передним, так и с полным приводом.

Новый Volkswagen Atlas поступит в продажу с весны. В США вседорожник будет стоить примерно от 31 тыс. долларов.





Chevrolet

МОДЕРНИЗАЦИЯ



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

t Equinox









Chevrolet Equinox известен с 2004 года и является первой компактной вседорожной моделью американской марки. С 2016 года в производстве третье поколение модели и теперь на автосалоне в Чикаго представили его обновленную версию.

Новый Chevrolet Equinox выделяется покатой линией крыши, наклоненными задними стойками и рельефными боковинами. Узнать освеженный вседорожник можно, прежде всего, по измененной передней части. У него свежая широкая решетка радиатора и новые разделенные светодиодные фары. Рельефная пятая дверь прикрыта

спойлером, а ширину задней части подчеркивают новые стреловидные фонари. Также появился вариант RS с 19-дюймовыми легкосплавными дисками, черной решеткой радиатора и четырьмя выхлопными трубами.

В салоне улучшены материалы отделки. У вседорожника V-образная передняя панель, а на центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Вседорожник получил новый селектор трансмиссии и улучшенный цветной дисплей бортового компьютера.

Базовое оснащение пополнили камера заднего вида, системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

В списке опций появились камеры кругового обзора, парковочный автопилот и адаптивный круиз-контроль.

Chevrolet Equinox предлагают с бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (173 л. с.) и 2,0 л (252 л. с.), а также с 1,6-литровым 136-сильным турбодизелем. Разные версии модели оснащены 6-ступенчатой или 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Можно выбрать передний или полный привод.

Обновленный Chevrolet Equinox поступит в продажу с весны. Стоимость вседорожника в США – от 24 тыс. долларов.





Kia Sorento



Auto: Четвертая глава





Kia Sorento появился в 2002 году, как рамный вседорожник, но затем изменил концепцию и превратился в семейную модель с несущим кузовом. Теперь пришло время для четвертого поколения модели.

Вседорожник построен на новой платформе и его колесная база увеличена на 35 мм (до 2815 мм) при фактически неизменной длине. Дизайн стал солиднее и интереснее. Фирменная решетка стала шире, а продолговатые фары теперь светодиодные. В переднем бампере – огромный воздухозаборник. У Kia Sorento стал длиннее капот, уменьшены свесы кузова и увеличен угол наклона задних стоек крыши. Сзади обращают на себя внимание четыре тоненьких фонаря.

В салоне можно обнаружить сходство с недавно представленным седаном Kia Optima. Вседорожник также получил цифровую панель приборов и большой 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Вместо рычага автоматической трансмиссии теперь установлен круглый селектор. Новый Kia Sorento по-прежнему предложен в версиях на 5 и 7 мест, причем с двумя рядами сидений объем багажника равен 910 л.

Базовый Kia Sorento получит двухзонный климат-контроль, кожаный салон и систему автоматического торможения. Среди доступных опций появились система доступа в салон со смартфона, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и технология полуавтономного движения.

Линейку двигателей пока не рассекретили, но, скорее всего, автомобиль сохранит 2,0-литровый 240-сильный бензиновый турбомотор и турбодизели объемом 2,0 л (184 л. с.) и 2,2 л (200 л. с.). Также появится 2,5-литровая 195-сильная бензиновая «четверка», а несколько позже добавят заряжаемый гибрид Kia Sorento мощностью около 260-265 л. с. Все модификации получили 8-ступенчатый «автомат», а привод может быть передним или полным.

Официальная премьера Kia Sorento состоится в начале марта. В продажу вседорожник поступит с лета по цене примерно от 37 тыс. евро в Европе.





Mitsubishi Mirage



повторное обновление





В компактном В-классе марка Mitsubishi была с 1978 года представлена моделью Colt, которая на внутреннем японском рынке называлась Mirage. В 2012 году это имя стало «глобальным» - шестое поколение хетчбэка назвали Mirage по всему миру. Эта модель до сих пор в производстве и прошла уже второе обновление.

Дизайн Mitsubishi Mirage постарались сделать более выразительным. Передняя часть полностью новая и выдержана в духе Mitsubishi Eclipse Cross. Передний бампер стал массивным и украшен изогнутыми хромированными молдингами. Появились широкая решетка радиатора и трапециевидный воздухозаборник, а фары увеличили в размерах. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Стандартными стали 15-дюймовые легкосплавные диски. Сзади фонари получили прозрачные колпаки, а бампер сделали более рельефным. На крыше установлен увеличенный спойлер.

В салоне улучшили материалы отделки и добавили вставки «под карбон». Трехспицевое рулевое колесо теперь обшито кожей во всех Mirage. Хетчбэк получил новые циферблаты приборов и освеженные переключатели на центральной панели. Кроме того, появился современный 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы.

Комплектация Mitsubishi Mirage расширена и уже в базовой версии теперь есть кондиционер, а самый дорогой вариант First Edition получил систему доступа без ключа, отделку салона кожей, климат-контроль, подогрев сидений, круиз-контроль, парктроник и систему автоматического торможения.

Начальный 1,0-литровый двигатель ушел в прошлое и теперь Mirage оснащают исключительно 1,2-литровым 80-сильным мотором. На выбор предложены 5-ступенчатая механическая трансмиссия или бесступенчатый вариатор CVT.

Новый Mitsubishi Mirage уже начали продавать в Европе. Хетчбэк остается доступным – базовый вариант стоит чуть меньше 10 тыс. евро.



Aston Martin Vantage R

кабриолет к юбилею



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

sting roadster









В этом году исполняется 70 лет первому Aston Martin Vantage. Поначалу так называли заряженные версии купе и кабриолетов, а с 2005 года Vantage выделили в отдельную модель. Отметить юбилей решили с помощью нового кабриолета Aston Martin Vantage Roadster.

Новый Aston Martin Vantage Roadster выглядит знакомо и во многом повторяет родственное купе. У автомобиля подтянутый профиль с длинным капотом и короткими свесами кузова. Впрочем, можно заметить новую решетку радиатора в ретро-стиле (в качестве опции она станет доступна и для купе). Раскосые фары – полностью светодиодные. В крышку багажника интегрирован спойлер, а подчеркивают его тоненькие светодиодные фонари.

Мягкий тканевый верх складывается с помощью электропривода всего за 6,8 с на скорости до 50 км/ч. За сиденьями появились дуги безопасности и выдвижной экран, спасающий от ветра. Потерю крыши компенсируют дополнительные элементы жесткости. К слову, кабриолет Aston Martin Vantage всего на 60 кг тяжелее купе.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алюминий и карбон. Рулевое колесо выполнено плоским снизу, а показания приборов выведены на три дисплея. Рельефную центральную панель венчает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а вместо рычага трансмиссии – кнопки. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Багажник у кабриолета ощутимо меньше, чем у купе – 200 л.

Под капотом Aston Martin Vantage Roadster – 4,0-литровый турбированный V8 от Mercedes-AMG. Он развивает 510 л. с., а его максимальный крутящий момент равен 685 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 306 км/ч.

Пока автомобиль предлагают только с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, но позже появится и 6-ступенчатая «механика». Стандартными являются адаптивные амортизаторы и электронный дифференциал повышенного трения с функцией векторизации тяги.

Презентация Aston Martin Vantage Roadster состоится в марте. Вскоре после этого кабриолет поступит в продажу в Европе по цене от 157 300 евро.





Технические характеристики Aston Martin Vantage Roadster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1590
Длина/ширина/высота, мм	4465/1942/1273
Колесная база, мм	2705
Объем багажника мин/макс, л	200
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	685 при 2000-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/73
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/40 ZR20 спереди, 295/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	306
Стоимость автомобиля в Европе, евро	157 300

Cadillac

ставка на технологии



Escalade









Cadillac Escalade открыл для американской марки вседорожный сегмент в 1998 году. Этот гигант оказался на удивление популярным и пользуется стабильным спросом. Теперь в Беверли-Хиллз представили уже пятое поколение большого вседорожника.

Cadillac Escalade построен на новой рамной платформе, которую также используют собратья Chevrolet Tahoe и Suburban. Вседорожник существенно подрос и теперь стандартная версия достигает 5359 мм в длину при колесной базе в 3071 мм, а удлиненный вариант ESV – 5763 и 3406 мм, соответственно.

Во внешнем виде по-прежнему господствуют грани и углы, да и характерный двухобъемный профиль с высоким капотом сохранен. Впрочем, новый Cadillac Escalade выглядит сдержаннее предшественника. Его широкая решетка радиатора не так блестит хромом, а светодиодные фары уменьшены в размерах. Боковины стали более рельефными, а стандартные колесные диски – 22-дюймовые. У задних стоек крыши увеличен наклон и в них расположены светодиодные фонари.

Салон Cadillac Escalade декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. На передней панели – сразу три дисплея: циф-

ровая панель приборов, изогнутый 16,9-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы и отдельный небольшой монитор бортового компьютера. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Как стандартный, так и удлиненный Cadillac Escalade предложены в версиях на 7 и 8 мест. Вседорожники стали просторнее, причем на третьем ряду пространство прибавило сразу 40%. Вырос и объем багажника: в коротком Escalade он равен 722 л в обычном состоянии и 3089 л – со сложенными задними сиденьями.





Начальная комплектация Cadillac Escalade пополнилась камерами кругового обзора и мощной аудиосистемой с 19 динамиками. В перечне опций появились система ночного видения, спутниковая навигация с режимом дополненной реальности, два 12,6-дюймовых планшета для задних пассажиров и технология полуавтономного движения.

Вседорожник сохранил 6,2-литровый V8

мощностью 426 л. с., но теперь впервые предложен и 3,0-литровый 281-сильный турбодизель. Обе модификации оснащены 10-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом, а за доплату доступен вседорожный пакет с электронным задним дифференциалом.

Еще одним новшеством стала независимая задняя подвеска. Вседорожник получил

адаптивные амортизаторы, а в качестве опции впервые доступна пневмоподвеска с изменяемым дорожным просветом.

Новый Cadillac Escalade поступит в продажу в США с третьего квартала этого года. Стоимость базовой версии составит около 75 тыс. долларов.

Технические характеристики Cadillac Escalade

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7-8
Длина/ширина/высота, мм	5359/2057/1946
Колесная база, мм	3071
Объем багажника, л	722/3089
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	426 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	623 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/117
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	10-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, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	285/45 R22
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долл.	75 000 – 97 000



DS 9

НОВЫЙ флагман марки









Марка DS продолжает расширять свою линейку. Теперь у премиум-подразделения PSA Group новый флагман – большой седан DS 9, который представят в начале марта. С ним французский концерн возвращается в E-класс.

Новый DS 9 построен на платформе EMP2, как и Peugeot 508 и 3008, но ощутимо крупнее – 4933 мм в длину и 1855 мм в ширину при колесной базе в 2895 мм. У него элегантный дизайн с изогнутой аркообразной крышей и вытянутым силуэтом. Фирменная широкая решетка радиатора DS сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Боковины выполнены рельефными, а дверные ручки выдвигаемые. Крышка багажника заострена, а фонари соединены хромированным молдингом.

Во внутренней отделке сочетаются кожа Нарра и алькантара. Обод четырехспицевого руля скошен снизу, а селектор трансмиссии изогнут. Показания приборов выведены на дисплей, а большую часть центральной панели занимает 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Над ним – изящный циферблат часов. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Кресла первого и второго ряда могут быть оснащены подогревом, вентиляцией и массажем.

Среди стандартного и дополнительного оборудования для DS 9 – доступ в салон со смартфона, парковочный автопилот, система ночного видения. Также доступны технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон,

определения усталости водителя и полуавтономного движения.

Для седана предлагают 1,6-литровый бензиновый турбодвигатель мощностью 225 л. с. и сразу три заряжаемых гибридных установки – на 225, 250 и 360 л. с. Гибриды DS 9 способны преодолеть 40-50 км в электрическом режиме.

Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а самый мощный вариант получил полный привод. Среди доступных опций есть активная подвеска, сканирующая дорогу перед автомобилем на наличие выбоин.

Новый DS 9 будут выпускать в Китае и именно там стартуют его продажи в первой половине этого года. Затем седан появится в Европе. Начальная стоимость автомобиля составит около 40 тыс. евро.





Технические характеристики DS 9

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4933/1855/1468
Колесная база, мм	2895
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Суммарная мощность, л. с.	225
Суммарный крутящий момент, Н·м.	360
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	240
Стоимость автомобиля в Европе, евро	40 000 – 60 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes

САМЫЙ МОЩНЫЙ В КЛ



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

Mercedes-AMG

Классе

GLA45









Mercedes-Benz GLA – самая компактная вседорожная модель немецкой марки. В 2014 году он получил заряженную версию от AMG, ставшую самой мощной в классе. Поскольку в конце прошлого года представили новый Mercedes-Benz GLA второго поколения, то теперь пришло время для улучшенной заряженной версии.

Как и предшественник, новый Mercedes-AMG GLA45 оснащен 2,0-литровым турбомотором. Теперь «четверку» предлагают в двух исполнениях: в стандартном варианте она развивает 387 л. с., а в GLA45 S – 421 л. с. Максимальный крутящий момент равен 480 и 500 Н·м, соответственно. Новая выхлопная система обеспечивает сочный звук.

Также установлена новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 4,4 с в стандартной версии и 4,3 с – в GLA45 S. В первом случае максимальная скорость ограничена на от-

метке в 250 км/ч, а во втором – 270 км/ч. Mercedes-AMG GLA45 остается самым мощным и быстрым в своем классе.

Естественно, подвеска и рулевое управление вседорожника доработаны. Обязательными являются адаптивные амортизаторы, а диаметр тормозных дисков увеличен до 360 мм спереди и 330 мм – сзади. Также предусмотрена система изменения настроек шасси с пятью разными режимами.

Новый Mercedes-Benz GLA существенно отличается от предшественника по дизайну. У него аркообразная крыша, а в дизайне стало больше раздутых поверхностей. GLA45 теперь сразу выделяется на фоне стандартной версии благодаря широкой решетке радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Кроме того, автомобиль получил аэродинамический обвес и небольшое антикрыло на крышу.

Стандартными являются светодиодные фары и 19-дюймовые легкосплавные диски,

а в GLA45 S колеса 20-дюймовые. Жесткость кузова усилили специальными распорками в днище и под капотом.

Салон вседорожника декорирован кожей и алькантарой, а разбавляют их ярко-желтые вставки. На педалях и порогах установлены металлические накладки. Появилось новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Кроме того, у Mercedes-AMG GLA45 особая графика цифровой панели приборов, а мультимедийная система дополнена интересными функциями – показывает время разгона до 100 км/ч, боковое ускорение и карты самых известных гоночных автодромов мира. Конечно же, установлены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Новый Mercedes-AMG GLA45 поступит в продажу в Европе с апреля по цене примерно от 60 тыс. евро.





Технические характеристики Mercedes-AMG GLA45 S

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, см ³	1991
Тип	Бензиновый, с туронадувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	421 при 6750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	245/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	270
Стоимость автомобиля в Европе, евро	60 000 - 65 000

Pagani

редкий и очень быстрый



Imola









За два десятилетия своего существования итальянская компания Pagani представила всего две модели. Это настоящий эксклюзив, ведь ежегодно выпускают по несколько десятков автомобилей. Сейчас основной моделью является Pagani Huayra, а теперь у нее появился заряженный трековый вариант Imola. Назвали его в честь знаменитого итальянского автодрома.

Как и Pagani Huayra BC, новинку оснастили 6,0-литровым V12 с двумя турбинами. Этот двигатель производит подразделение Mercedes-AMG, причем собирает его вручную один человек. После доработок мощность выросла до 827 л. с., а максимальный крутящий момент подскочил до внушительных 1100 Н·м. В паре с мотором работает 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 370 км/ч.

Подвеску Pagani Imola усовершенствовали и перенастроили. Предусмотрены и адаптивные амортизаторы Ohlins. Замедляют купе карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади.

Новый Pagani Imola сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. У него четыре узкие фары и широкая «пасть» решетки радиатора. Сзади по центру размещены четыре выхлопных трубы, а по краям кузова установлены по три круглых фонаря.



Внешние отличия призваны улучшить аэродинамику. Автомобиль получил огромное заднее антикрыло с килем, как у гоночных спортпрототипов. Также предусмотрен новый обвес. Прижимная сила при 280 км/ч превышает 500 кг.

В основе автомобиля лежит монокок из карбона и титана, из углеволокна выполнены и все кузовные панели. Применена даже новая краска, позволившая сэкономить еще 5 кг. Купе весит всего 1246 кг.

В отделке салона кожа сочетается с легкими карбоном и алькантатой. Обод трехспицевого рулевого колеса скошен снизу. Циферблаты приборов по дизайну похожи на дорогие швейцарские часы, а вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. У рычага трансмиссии открытый механизм кулисы.

Imola будет раритетом даже по меркам Pagani – всего выпустят лишь 5 автомобилей по невероятной цене в 5,4 млн. долларов.





Технические характеристики Pagani Imola

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1246
Длина/ширина/высота, мм	4853/2035/1269
Колесная база, мм	2795
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5980
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	827 при 5900
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	1 100 при 2000-5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	370
Стоимость автомобиля в США, долларов	5 400 000

Supra

прибавка в мощности



Leon









Самые быстрые заряженные версии Seat с 1996 года носят обозначение Supra. В переводе с испанского это означает «кобра», хотя на самом деле Supra – аббревиатура от словосочетания Sup Racing (кубковые гонки). С недавнего времени Supra – отдельная марка «под крылом» Seat и концерна Volkswagen. Поскольку недавно появился новый Seat Leon, то теперь пришла очередь для его заряженной версии. Наряду с хэтчбэком представили и универсал.

Палитра «горячих» вариантов Leon еще никогда не была такой широкой. Так 2,0-литровый бензиновый турбомотор доступен в трех вариантах – на 245, 300 и 306 л. с. Причем, самая мощная модификация устанавливается только на универсал. В этом случае разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а

максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Мало того, появился еще и заряжаемый гибрид Supra Leon. Его 1,4-литровый бензиновый турбодвигатель и электромотор суммарно развивают 245 л. с., а до 60 км автомобиль может проехать на электротяге.

Все версии получили 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, а 306-сильный вариант получил еще и полный привод. У Supra Leon перенастроены подвеска и рулевое управление, установлены и тормоза от Brembo. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Supra Leon выглядит довольно-таки лаконично и не слишком отличается от стандартной модели. У него довольно сдержанный аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски. Автомобиль получил

новую решетку радиатора, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Оптика – полностью светодиодная. Пятая дверь прикрыта спойлером, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Внутренняя отделка разбавлена бронзовыми вставками и швами, а пороги получили подсветку. Также у Supra Leon новый руль с плоским снизу ободом, металлические накладки на педали и спортивные сиденья. У цифровой комбинации приборов изменена графика, а на центральной панели установлен увеличенный 10,1-дюймовый сенсорный дисплей.

Supra Leon поступит в продажу в Европе только в октябре по цене примерно от 38 тыс. евро.





Технические характеристики Cupra Leon

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4642/1800/1448
Колесная база, мм	2686
Объем багажника, л	617
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с., при об/мин	306 при 5500
Трансмиссия	
Тип привода	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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	38 000 – 47 000



король извилистых тра

Alpine A



CC

110S



Во второй половине XX века автомобили Renault-Alpine впечатляли на раллийных трассах. Однако в 1995 году в их прекратили выпускать, а предприятие во французском Дьеппе занялось производством заряженных Renault Megane RS. Не так давно легендарную марку решили возродить и в производство запустили среднемоторное купе Renault Alpine A110. Теперь же у него появился более мощный заряженный вариант A110S.

Купе Alpine A110 очень напоминает с одноименную модель 1961 года. У него такой же стремительный силуэт с заостренным «носом» и сдвинутым вперед салоном. Со-

хранена и фирменная изогнутая линия крыши. Каплевидные фары – также дань памяти знаменитому предку, хотя оптика в них современная – светодиодная. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. A110S получил новые 18-дюймовые кованые колеса, а клиренс уменьшен на 10 мм. Боковины украшены штампованными линиями, а заднее стекло выполнено панорамным. Продолговатые фонари прикрыты небольшим заостренным спойлером, а по центру заднего бампера заметно широкое сопло выхлопной трубы.

Alpine A110S остается верен концепции марки – малому весу. Все кузовные панели и силовой каркас выполнены из алюминии-

евых сплавов, поэтому масса автомобиля – всего 1114 кг. За доплату доступна карбоновая крыша. Купе компактное – 4180 мм в длину, 1798 мм в ширину и 1248 мм в высоту. Хорошо проработана аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления равен 0,32, а прижимной силы достаточно, чтобы отказаться от антикрыла.

В отделке салона Alpine A110S стало больше алькантары, также присутствуют кожа, алюминий и даже карбон. Педали украшены металлическими накладками. Обод трехспицевого руля скошен снизу. Показания приборов выведены на дисплей, однако он глубоко врезан в панель и по форме напоминает сдвоенные циферблаты.





Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он способен давать информацию о давлении наддува и масла, крутящем моменте и температуре охлаждающей жидкости. Переключателей здесь немного и часть из них напоминает авиационные тумблеры. Вместо рычага трансмиссии установлены три кнопки. Рядом размещена еще и большая красная клавиша запуска двигателя. Интересно, что тут же – и кнопки управления электростеклоподъемниками.

Передние сиденья обладают отличной боковой поддержкой, но при этом довольно комфортабельные. Одно кресло весит все-

го 13 кг. Несмотря на компактные размеры Alpine A110S, внутри достаточно просторно и люди ростом 185 см не почувствуют недостаток места над головой. Водителя и пассажира разделяет высокая центральная консоль. Она полая, а под ней – ниша для мелкой поклажи с USB-разъемом и слотом для карт памяти.

К слову, места для багажа не так уж и много. У среднемоторного A110S два багажника: 100-литровый задний и 96-литровый передний.

Комплектация Alpine A110S включает электростеклоподъемники, климат-контроль, спутниковую навигацию, мощную аудиосистему Focal, связь Bluetooth и круиз-контроль.

Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP.

Четырехцилиндровый турбомотор объемом 1,8 л для Alpine позаимствовали у Renault Megane RS. В A110S его мощность подняли до 292 л. с. при 6400 об/мин. Максимальный крутящий момент остался неизменным (320 Н·м), но теперь доступен в более широком диапазоне оборотов – 2000-6400 об/мин. Двигатель очень эластичный и отзывчивый, хотя заметна и турбопауза. У него резвый характер и он быстро раскручивается до максимальных 6750 об/мин. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует очень быстрые переключения передач, хоть порой ощутимы и толчки.









Легкое купе Renault разгоняется до 100 км/ч всего за 4,4 с, а его максимальная скорость составляет 260 км/ч. При этом автомобиль экономичный – расходует 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Но главным козырем Alpine A110S является не динамика, а управляемость. Шасси купе превосходно настроено и сбалансировано. Рулевое управление точное, информативное и очень острое – всего 2,2 оборота от упора до упора. Автомобиль очень

послушный и мгновенно реагирует на малейшее движение руля. Поворачиваемость близка к нейтральной (этому способствует система векторизации тяги), а траекторию A110S в поворотах легко подправить с помощью педали акселератора. Новые шины улучшили сцепление с дорогой и даже с отключенной ESP автомобиль легко контролировать. Подвеска Alpine A110S более жесткая, чем у стандартной модели, поэтому крены кузова стали еще меньше. Если выбрать режим Track, то руль становится

тяжелее, педаль газа – отзывчивее, а трансмиссия «держит» высокие обороты двигателя. Увеличенные тормоза Brembo диаметром 320 мм обеспечивают купе отличное замедление.

Новый Renault Alpine A110S уже продается в Европе. Купе стоит 66 500 евро, то есть несколько дороже стандартной версии. Тем временем, уже идут разговоры о второй модели Renault-Alpine – спортивном вседорожнике.

Технические характеристики Alpine A110S

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1114
Длина/ширина/высота, мм	4180/1798/1248
Колесная база, мм	2420
Колея передняя/задняя, мм	1556/1553
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	100+96
Диаметр разворота, м	11,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1798
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	292 при 6400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 2000-6400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/40 R18 спереди 245/40 R18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	260
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	8,2
- загородный цикл	5,0
- смешанный цикл	6,2
Стоимость автомобиля в Европе, евро	66 500
Периодичность техобслуживания км	10 000



S

Smart EQ

большие перемены





Smart переживает настоящую революцию. Во-первых, 50% акций компании приобрел китайский концерн Geely, и теперь производить миниатюрные автомобили будут не только в Европе, но и в Китае. А во-вторых, с 2020 года Smart полностью отказался от бензиновых и

дизельных версий моделей и перешел на выпуск исключительно электромобилей. Заодно и линейку Smart обновили.

Модернизацию прошли и трехдверный Smart Fortwo, и пятидверный Forfour, и кабриолет. Длина коротких моделей достигает 2695 мм, а Forfour, конечно, крупнее –

3490 мм. Масса базового Smart равна 1095 кг

Электромобили Smart немного изменились и внешне, хотя сохраняют знакомый подтянутый силуэт с короткими свесами кузова и небольшим капотом. Перемены лучше всего видны в передней части – она теперь выполнена в духе концепт-кара Forease. У





автомобилей теперь крупная решетка радиатора, а вот воздухозаборник в бампере убрали (электромобилю он не нужен). Новые каплевидные фары теперь могут быть за доплату и светодиодными. Как и ранее, в списке опций есть сдвижная тканевая крыша, можно выбрать и двухцветную окраску кузова (предложено 40 различных цветовых

комбинаций). Задние крылья немного расширены, а подчеркивают их новые овальные фонари. На крыше установлен небольшой спойлер.

Отделка салона – двухцветная. Внутри преобладают скругленные поверхности и плавные линии. Оригинально выглядят дефлекторы вентиляционной системы. В

отделке хватает черных лакированных вставок, можно выбрать и металлические накладки на педали. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а в более дорогих версиях оно обшито перфорированной кожей. Почти всю приборную панель занимает крупный спидометр, а внутри его – новый цветной экран бортового компьюте-





ра. Вместо тахометра сверху на передней панели – указатель заряда батареи.

К центральной панели прикреплен новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Заменены и кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля. Крупные и четко разделены друг от друга. Интересно, что температура изменяется с помощью необычного стеклянного ползунка. «Бардачок» Smart небольшой, но зато

есть дополнительный выдвижной ящик для небольшой поклажи возле рычага коробки переключения передач. Также в салоне добавили нишу для смартфона и несколько карманов для мелочи.

Передние сиденья с интегрированными подголовниками обладают лучшей боковой поддержкой, чем ранее, а диапазон регулировок их и рулевой колонки – весьма широкий. Высокая посадка и тоненькие стойки

крыши способствуют хорошей обзорности.

В Forfour на втором ряду достаточно просторно для двух пассажиров среднего роста. Задние двери открываются на довольно большой угол, что облегчает посадку и высадку. Как ни странно, у сидений изменяется угол наклона спинок. В зависимости от их положения объем багажника составляет 180-255 л. Если же сложить кресла, то в распоряжении 975-литровый отсек, в котором можно перевозить предметы длиной до 2,2 м. У Fortwo объем багажника равен 260 л. Интересно, что задняя дверь теперь состоит из двух частей, причем в нижней секции предусмотрен еще и небольшой отсек для мелочи. Появилось и интересное мобильное приложение: одно из них подсчитывает объем купленных в супермаркете товаров и определяют, влезут ли они в багажник Smart.

Начальный вариант Passion Advanced весьма богато укомплектован: электро-стеклоподъемники, климат-контроль, парктроник, 15-дюймовые легкосплавные диски, аудиосистему и круиз-контроль с ограничителем скорости. Обязательными являются системы стабилизации (ESP) и контроля давления в шинах. У Fortwo 5 подушек безопасности, а у Forfour – 7. Самый дорогой вариант Exclusive добавляет панорамную крышу, камеру заднего вида, датчик дождя, подогрев сидений и 16-дюймовые колеса. Среди опций – аудиосистема мощностью 320 Вт, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Электромотор не претерпел изменений и по-прежнему развивает 82 л. с. Пиковые 160 Н·м крутящего момента доступны с



первых же оборотов, поэтому электромобиль Smart довольно-таки резвый. До 60 км/ч автомобили стартуют всего за 4,8 с. Трехдверная версия разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с, а пятидверная – за 12,7 с. Максимальная скорость у обоих вариантов ограничена на отметке в 130 км/ч. Конечно же, мотор очень тихий.

Аккумуляторная батарея небольшая – емкостью 17,6 кВт·ч. Заявленный запас хода Smart составляет 159 км. Это немного, но зато батарея заряжается довольно-таки

быстро. Со стандартным 22-киловаттным устройством зарядиться на 80% можно всего за 40 минут.

На загруженных городских улицах Smart чувствует себя как рыба в воде. Он отлично маневрирует, а диаметр разворота Fortwo – всего 6,95 м. Руль очень легкий, хотя при этом весьма точный. Инженеры решили в целях безопасности намеренно добиться легкой недостаточной поворачиваемости и для этого передние покрышки сделали уже, чем задние. А в ESP появилась функция

препятствия боковому ветру, что положительно сказалось на курсовой устойчивости. Чтобы уменьшить крены кузова, подвеску пришлось сделать достаточно упругой. За доплату предложена спортивная ходовая с более жесткими пружинами и заниженным дорожным просветом. Также улучшена шумоизоляция салона.

Новые Smart Fortwo и Forfour уже начали продавать в Европе. Двухместная версия стоит от 22 тыс. евро, а четырехместная на 600 евро дороже.

Технические характеристики Smart EQ

Модификация	Fortwo	Forfour
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	3/2	5/4
Снаряженная масса, кг	1095	1880
Длина/ширина/высота, мм	2690/1663/1555	3490/1663/1555
Колесная база, мм	1873	2495
Колея передняя/задняя, мм	1452/1425	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	260	180/975
Диаметр разворота, м	6,95	8,65
Двигатель		
Тип	Электрический	
Расположение	Сзади, поперечно	
Макс. мощность, л. с.	82	
Макс. крутящий момент, Н·м	160	
Емкость аккумуляторной батареи, кВт·ч	17,6	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	1-ст. реостатная	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, типа DeDion, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	барабанные	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	5	7
Размер шин	165/65 R15 спереди, 185/60 R15 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	12,7
Максимальная скорость, км/ч	130	130
Запас хода, км	159	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	22 000 – 28 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mini Cooper



кыр

Opel SE



с — на электрификацию



В Mini уже давно работают над электромобилями. Еще десять лет назад выпустили первый Mini E, однако тот хэтчбэк не был массовым – собрали всего 600 автомобилей. Теперь же британцы настроены более серьезно и представили новый Mini Cooper SE.

Электромобиль Mini предложен только в трехдверном исполнении. В его дизайне – никаких революций: сразу просматриваются черты оригинальной модели 1959 года. У автомобиля знакомый двухобъемный профиль с короткими свесами кузова и малыми углами наклона стоек крыши. Узнать Cooper SE можно, прежде всего, по пластиковой вставке на месте решетки радиатора.

Традиционные овальные фары являются полностью светодиодными. Очень оригинально выглядят 16-дюймовые легкосплавные диски, причем такая форма способствует лучшей аэродинамике. Сзади же обращают на себя внимание нестандартные фонари с узором в виде британского флага. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

Хэтчбэк достигает 3845 мм в длину при колесной базе в 2495 мм. Конечно, из-за тяжелой батареи масса выросла до 1365 кг. В конструкции, кстати, использованы детали из углеволокна.

Отделку салона несколько изменили, а развлекают ее ярко-желтые вставки и швы.

Как и ранее, внутри преобладают скругленные поверхности. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей. Mini Cooper SE получил полностью новую цифровую панель приборов. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло. Также у электромобиля новый селектор трансмиссии.

На центральной панели главное место занимает 8,8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы. Размещен он внутри светодиодного кольца с изменяемым цветом подсветки. Ниже установлены переключатели, напоминающие авиационные тумблеры. Привыкание к ним не займет много времени.











Посадка за рулем остается низкой, а диапазон регулировок сидений и рулевой колонки широкий. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и небольшой подлокотник с боксом внутри.

Электромобиль Mini четырехместный, ведь второй ряд рассчитан на двоих пассажиров. Пространство для ног и над головой – такое же, как и у стандартной бензиновой модели. А поскольку аккумуляторная батарея расположена в днище, то и объем багажника не изменился – 211 л в обычном

состоянии и 735 л – со сложенными задними креслами.

Комплектация Mini Cooper SE включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, спутниковую навигацию, круиз-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. В самом дорогом варианте Level 3 добавлены камера заднего вида, панорамная крыша, подогрев сидений и лобового стекла, парковочный автопилот. Среди опций есть 17-дюймовые легкосплавные диски, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Интересно, что климатическая установка питается от небольшого теплового насоса, что экономит заряд батареи.

Силовая установка для Mini Cooper SE практически полностью позаимствована у BMW i3 S. Электромотор развивает 184 л. с., а максимальные 270 Н·м крутящего момента доступны уже с первых оборотов. Маленькому хетчбэку этой тяги более, чем достаточно. До 100 км/ч он разгоняется за 7,3 с, но при этом до 60 км/ч стартует всего за 4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 150 км/ч. Естественно, мотор работает практически неслышно.

Поскольку места в днище компактного автомобиля немного, то аккумуляторная батарея относительно небольшая, а ее емкость – 32,6 кВт·ч. Заявленный запас хода – 235 км. Mini поддерживает быструю зарядку мощностью до 50 кВт и в этом случае пополнить заряд на 80% можно всего за 35 минут. В домашних условиях полная заряд-



ка займет 12 часов.

Зато батарея в днище дает преимущество – понижает центр тяжести и улучшает управляемость автомобиля. Он мало кренится в поворотах, уверенно маневрирует и отлично слушается руля. Хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать благодаря

электронной блокировке дифференциала. Рулевое управление с электроусилителем демонстрирует неплохую точность, пусть и слишком легкое. В качестве опции для Mini предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси со спортивным, комфортабельным и экономическим режимами. Предусмотрена и система рекупера-

тивного торможения с несколькими режимами работы.

Новый Mini Cooper SE уже поступил в продажу в Европе. Стоимость стартует с 31 тыс. евро, хотя во многих странах электромобиль будет дешевле благодаря правительственным субсидиям.

Технические характеристики Mini Cooper SE

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/4
Снаряженная масса, кг	1365
Длина/ширина/высота, мм	3845/1727/1423
Колесная база, мм	2495
Колея передняя/задняя, мм	1501/1501
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	211/735
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Тип двигателя	электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	184
Макс. крутящий момент, Н•м	270
Емкость батареи, кВт•ч	32,6
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	6
Количество подушек безопасности, шт.	ABS, EBD, Brake Assist, DSC
Размер шин	195/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	150
Запас хода, км	235
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	31 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Opel Gran Hybrid4

бы



Skoda X

СТРЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ





Opel Grandland X представили в 2017 году, как преемника модели Antara. Долгое время в линейке модели были исключительно переднеприводные версии, но теперь появился и полноприводный вариант Grandland X. Причем, это мощный заряжаемый гибрид, созданный в сотрудничестве с партнерами по концерну PSA Group.

С виду новый Opel Grandland X Hybrid4 мало чем отличается от других модификаций вседорожника. Дизайн весьма выразительный – с рельефными боковинами, коротки-

ми свесами кузова и хромированной окантовкой линии крыши. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а продолговатые фары дополнены Г-образными ходовыми огнями. За доплату оптика может быть и полностью светодиодной. В переднем бампере размещен довольно широкий воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Стандартными в Hybrid4 являются 19-дюймовые легкосплавные диски. Задние стойки крыши напоминают плавники акулы. Пятая дверь выполнена профилированной

и прикрыта сверху спойлером, а продолговатые фонари растянуты на крылья. Персонализировать автомобиль можно с помощью черного капота.

В салоне Opel Grandland X Hybrid4 отличий побольше. Например, обращает на себя внимание новый руль со скошенным снизу ободом и напльвами в районе хвата рук. В отделке использована кожа, разбавленная черными лакированными вставками и серебристыми накладками «под алюминий». Циферблаты приборов глубоко помещены в отдельные колодцы и разделены цветным





экраном бортового компьютера. Доступна и система проецирования данных на лобовое стекло. Изогнутый селектор трансмиссии знаком по многим моделям Peugeot Citroen, с которыми у Grandland X общая платформа.

Большую часть широкой центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного, но некоторые кнопки слишком уж мелковаты и не сразу находятся на ощупь.

У рулевой колонки Opel Grandland X Hybrid4 изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у сиденья водителя. Передние кресла мягкие и удобные, хотя боковая поддержка у них не самая лучшая. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Центральный подлокотник прячет небольшой бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно, по меркам автомобилей этого класса. Правда, салон не очень

широкий в районе плеч, поэтому сзади троим пассажирам будет тесновато. Зато за доплату можно выбрать кресла с горизонтальной регулировкой (они сдвигаются назад на 150 мм) и регулируемые углами наклона спинок. Гибридная установка «съедает» часть багажника, поэтому он меньше, чем у стандартной модели – 390 л в обычном состоянии и 1528 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация Opel Grandland X Hybrid4 богаче, чем у стандартной модели: электро-





приводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль, парктроник, аудиосистему, связь Bluetooth. Обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Innovation добавлены система доступа без ключа, подогрев передних сидений, руля и лобового

стекла, электропривод и вентиляция кресел, панорамная крыша, спутниковая навигация, камеры кругового обзора, технологии определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков и автоматического замедления. Среди опций есть Wi-Fi и парковочный автопилот.

Силовая установка знакома по гибриду Peugeot 3008. Бензиновый 1,6-литровый турбодвигатель мощностью 200 л. с. и электромотор на 109 л. с. приводят в движение

передние колеса, а еще один 109-сильный электромотор передает тягу на заднюю ось. Работая совместно, они развивают 300 л. с. Тяги более, чем достаточно, ведь максимальный крутящий момент достигает 520 Н·м. Динамика у 1,8-тонного вседорожника очень приличная – 5,9 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Заявленный расход топлива – 2,2 л/100 км в комбинированном цикле.

Аккумуляторная батарея емкостью 13,2 кВт·ч дает возможность проехать до 56 км в электрическом режиме. Зарядить Opel Grandland X Hybrid4 от домашней электросети можно за 2 часа.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой и позволяет проехаться по легкому бездорожью.

Opel Grandland X Hybrid4 остается комфортабельным, хотя его подвеска более упругая, чем у стандартной модели. Да и 19-дюймовая резина низкопрофильная, и это ощутимо на неровностях. Зато такие настройки уменьшили крены кузова в поворотах. К тому же, сзади в Hybrid4 «многорычажка» (а не балка), а потому управляется гибрид неплохо. Руль вседорожника очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Но обратной связи у него немного. Правда, потяжелевший автомобиль демонстрирует недостаточную поворачиваемость. Шумоизоляция салона довольно неплохая и на больших скоростях внутри тихо.

Новый Opel Grandland X Hybrid4 уже поступил в продажу в Европе и ощутимо дороже стандартной версии. Цены стартуют с 51,2 тыс. евро.



Технические характеристики Opel Grandland X Hybrid4

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1800
Длина/ширина/высота, мм	4477/1856/1605
Колесная база, мм	2675
Колея передняя/задняя, мм	1595/1610
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	390/1528
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 3000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (2)
Макс. мощность, л. с.	109+109
Суммарная мощность, л. с.	300
Суммарный крутящий момент, Н•м	520
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	235
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	2,2
Запас хода на электротяге, км	56
Стоимость автомобиля в Европе, евро	51 200 – 53 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Cadillac

консервативный подход



CT5





Седаны премиум-сегмента десятилетиями были основой модельного ряда Cadillac. И хотя сейчас все большим спросом пользуются вседорожники, руководство концерна General Motors не забывает и о дорожных четырехдверных моделях. Новое предложение марки в бизнес-классе – седан Cadillac CT5, пришедший на смену модели CTS.

Новый Cadillac CT5 выглядит знакомо и во внешнем виде по-прежнему преобладают грани. У автомобиля длинный капот, а свесы кузова стали еще меньше. Линию крыши

сделали более покатой, что прибавило профилю стремительности. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с изогнутыми светодиодными фарами, а воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Оконная линия подчеркнута выштамповкой и отличается изломом в районе задних стоек. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены тоненькие Г-образные фонари. Заряженный вариант CT5-V узнается по аэродинамическому обвесу, четырем выхлопным трубам и 19-дюймовым легкосплавным дискам

вместо стандартных 18-дюймовых.

Седан использует заднеприводную платформу Alpha, как и его старший брат Cadillac CT6. Он короче предшественника CTS – 4923 мм в длину, но при этом колесная база выросла до 2946 мм. Начальная версия весит 1657 кг.

Уже в базовой версии салон декорирован кожей и алюминием, а за доплату предложены вставки из дерева или даже настоящего карбона. В версиях Sport CT5-V педали и пороги украшены металлическими накладками. Передняя панель напоминает





распростерты крылья. На рулевом колесе – свыше 20 кнопок, отвечающих за управление аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Крупные циферблаты приборов разделены большим цветным дисплеем. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

На широкой центральной панели установлен 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE. Для навигации

в меню можно использовать и джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много. Под ними размещена ниша для мелкой поклажи.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом во всех СТ5. Сиденья широкие и очень комфортабельные. За доплату доступны подогрев, а также вентиляция и функция массажа. На высоком центральном

тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду стало больше места для ног и по мерам Е-класса оно очень щедрое. А вот запас над головой немного уменьшился из-за наклоненных задних стоек. А вот багажник относительно небольшой – 340 л. Его крышку можно дополнить электроприводом с датчиком открытия.

Комплектация Cadillac CT5 довольно бо-









гатая: базовый седан получил систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистему, связь Bluetooth и Wi-Fi, камеру заднего вида и круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. Флагманские варианты Sport и CT5-V также оснащены парктроником, беспроводной зарядкой для смартфонов, системами контроля полосы движения и «слепых» зон. Среди опций – обогрев и

электропривод руля, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы слежения за усталостью водителя и полу-автономного вождения.

Начальное предложение в линейке двигателей – 2,0-литровый турбомотор. Как ни странно, он менее мощный, чем у предшественника – 237 л. с. при 5000 об/мин. Хотя он более тяговит на малых оборотах. Пиковые 350 Н·м крутящего момента теперь достигаются уже с 1500 об/мин и доступны вплоть до 4000 об/мин. Турбопауза практически незаметна, а работает двигатель го-

раздо тише. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Благодаря технологии отключения цилиндров удалось снизить расход топлива до 10,2 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном.

Заряженный Cadillac CT5-V поступит в продажу немного позже и получит 3,0-литровый 355-сильный V6 с турбонаддувом, также запланирована 335-сильная версия этого двигателя. В планах – флагманский вариант с V8 и гибрид.

Новая 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает очень плавно. Все двигатели доступны как с задним, так и с полным приводом.

Конечно, обе ведущие оси улучшают сцепление с дорогой, хотя и у заднеприводного CT5 с этим проблем нет. Cadillac традиционно ставит на комфорт, причем новый седан стал гораздо мягче предшественника. Подвеска плавно поглощает большинство выбоин. При этом автомобиль не слишком кренится в поворотах – особенно, если выбрать опционные адаптивные амортизаторы. Рулевое управление сделали легче и не столь острым. Хорошо выполнена шумоизоляция: в салоне очень тихо на больших скоростях. Тормоза Brembo обеспечивают хорошее замедление, хотя слишком резкие, как для комфортабельного седана.

Новый Cadillac CT5 уже поступил в продажу в США. За океаном седан стоит от 37 900 долларов, что недорого по меркам E-класса. Модель планируют поставлять и на экспорт.



Технические характеристики Cadillac CT5

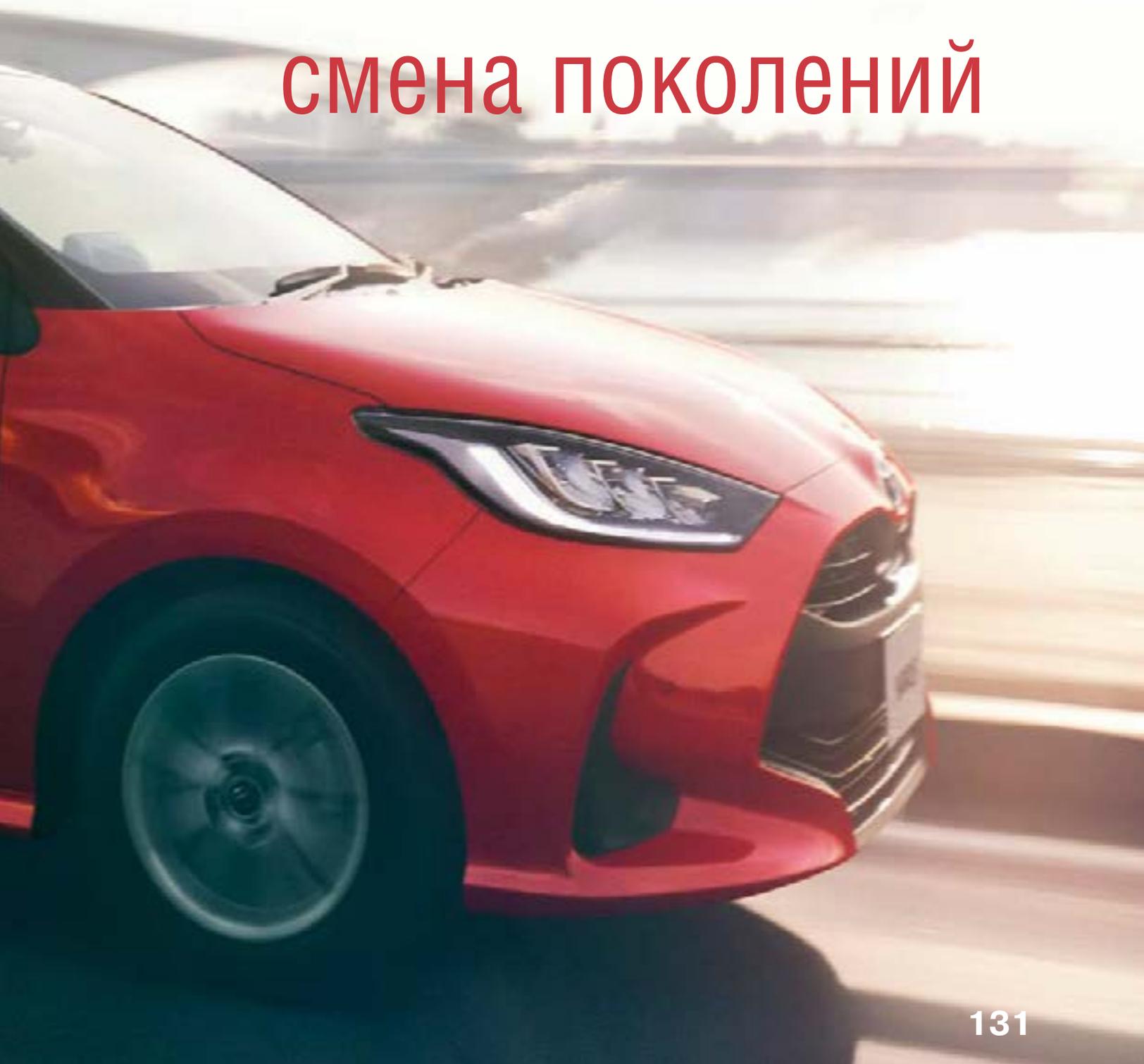
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1657
Длина/ширина/высота, мм	4923/1882/1453
Колесная база, мм	2946
Колея передняя/задняя, мм	1595/1623
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	340
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	237 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62
Трансмиссия	
Тип привода	Задний или подключаемый полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	10,2
загородный цикл	7,3
смешанный цикл	9,0
Стоимость автомобиля в США, долларов	37 900 – 48 700
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Toyota



ta Yaris

смена поколений





Toyota Yaris представляет японскую марку в В-классе с 1999 года. Автомобиль неплохо продавался, причем представлен был не только в Европе и Японии, но даже и в США. К 20-летию юбилею подготовили четвертое поколение хэтчбэка.

Теперь Yaris построен на модульной платформе TNGA, которую используют самые разные модели Toyota – от Corolla до Highlander. По сравнению с предшественником хэтчбэк стал немного компактнее (3940 мм в длину), но при этом колесная база прибавила 50 мм

– до 2560 мм. Ширина также выросла на 60 мм (до 1745 мм), а вот высоту уменьшили до 1470 мм. Кроме того, автомобиль легче на 20 кг, а жесткость его кузова увеличена на 37%.

Новая Toyota Yaris стал выразительнее на вид. Его дизайн стал более атлетичным – с мускулистыми расширенными крыльями и короткими свесами кузова. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые теперь могут быть и светодиодными. Оконная линия стала клиновидной, а у задних стоек крыши увеличен

угол наклона. Оригинально смотрятся высоко посаженные С-образные фонари. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски и легкосплавных дисков диаметром от 15 до 17 дюймов.

Салон также можно украсить многочисленными яркими вставками. Материалы отделки существенно улучшены и очень неплохие, как для В-класса. Внутри стало больше серебристых и черных лакированных вставок. Передняя панель стала компактнее и более рельефной. Оригинально выполне-





на цифровая комбинация приборов: два круглых дисплея помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. За доплату впервые предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch 2. Количество кнопок и переключателей здесь существенно уменьшено и привыкнуть к ним нетрудно. Ниже расположены 2 USB-порта, а в более дорогих версиях есть еще и беспроводная

зарядка для смартфонов.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, достаточно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Передние кресла довольно мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. За доплату предложена функция подогрева. Предусмотрен и откидной подлокотник. Посадка стала на 20 мм ниже, хотя обзорность от этого не пострадала.

Хотя автомобиль стал ниже, пространство над головой примерно такое же, как в мо-

дели прошлого поколения. А вот места для ног на втором ряду стало немного больше. К тому же, салона на 20 мм шире, хотя все равно сзади комфортнее двоим пассажирам. Объем багажника остался неизменным – 286 л.

Начальный Toyota Yaris получил центральный замок, электростеклоподъемники, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы







движения. В самом дорогом варианте руль обшит кожей, добавлены двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, камера заднего вида, парктроник. Список опций дополнили подогрев руля и подушка безопасности между передними сиденьями.

На первых порах в продажу поступит гибридная версия. Ее силовая установка полностью новая и состоит из трехцилиндрового 1,5-литрового бензинового двигателя мощностью 91 л. с. и 79-сильного электромотора. Работая вместе, они развивают 116 л. с. и обеспечивают приличные 261 Н·м крутящего момента. К тому же, больше тяги стало на малых оборотах, поэтому бензиновый мотор не нужно раскручивать. Гибридная установка работает тише и Yaris теперь чаще переходит на электротягу. Да и динамика улучшена: разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость составляет 175 км/ч. А расход топлива уменьшен до 3,7 л/100 км в смешанном цикле.

Позже линейку пополнят бензиновые двигатели объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,5 л (120 л. с.), а флагманским станет 260-сильный заряженный GR Yaris. Гибрид оснащен бесступенчатым вариатором тогда, как бензиновым версиям будет доступна еще и 6-ступенчатая «механика». Примечательно, что для гибридного Yaris за доплату предлагают еще и полный привод.

Ходовую Toyota Yaris основательно переработали, что улучшило его управляемость



не в ущерб комфорту. Новая передняя и задняя подвеска, а также расширенная колея и пониженный центр тяжести улучшили поведение хэтчбэка на извилистых дорогах. У него лучшее сцепление с дорогой, менее выражена недостаточная поворачиваемость и существенно уменьшены крены кузова. При этом комфорт езды практически не пострадал и дорожные неровности серьезно ощутимы разве что с 17-дюймовыми колесными дисками. Руль стал точнее и немного тяжелее. Автомобиль отлично маневрирует в городе, а диаметр его разворота – всего 9,6 м. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона и ветер уже не так слышен на больших скоростях.

Новая Toyota Yaris уже продается в Японии, а в Европу приедет к лету. Стоимость базового хэтчбэка составит около 16 тыс. евро, а вот гибрид будет ощутимо дороже – около 20 тыс. евро.



Технические характеристики Toyota Yaris Hybrid

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1090
Длина/ширина/высота, мм	3940/1745/1470
Колесная база, мм	2560
Колея передняя/задняя, мм	1480/1475
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника, л	286/768
Диаметр разворота, м	9,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1490
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	90 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	120 при 4400
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	79
Макс. крутящий момент, Н•м	141
Суммарная мощность, л. с.	116
Суммарный крутящий момент, Н•м	261
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	185/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	175
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	3,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	16 000 – 22 200
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jaguar

элегантный хищник



F-Type





Культовый Jaguar E-Type – один из самых выдающихся автомобилей XX века. Даже Энцо Феррари назвал его самым красивым автомобилем в мире. В новом столетии у него появился духовный преемник, который назвали F-Type. Выпускают его с 2013 года и теперь пришло время для обновления модели.

Купе и кабриолет Jaguar F-Type отличаются грациозным и в то же время агрессивным дизайном. У них длинный капот, сдвинутый назад салон и короткие свесы кузова, а купе привлекает еще и покато́й линией крыши. Передняя часть F-Type практически полностью

переделана. Появилась новая широкая «пасть» решетки радиатора, заменены и капот, и бампер. Хищные узкие фары теперь полностью светодиодные уже в базовой версии, а во флагманском F-Type R они матричные. Кроме того, эту версию отличают «жабры» на капоте, аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 18-дюймовых. Дверные ручки утоплены и выдвигаются при нажатии на них пальцем. Задняя часть заострена, а на скорости 100 км/ч приподнимается небольшой спойлер. Расширенные «плечи» подчеркнуты освеженными тоненькими фонарями. Из

бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Автомобиль довольно компактный. Он достигает 4475 мм в длину и 1923 мм в ширину при колесной базе в 2622 мм. Начальная заднеприводная версия весит 1595 кг.

Салон Jaguar F-Type декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием, а в варианте R доступны даже карбоновые вставки. Нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов. На трехспицевом рулевом колесе кожа перфорирована в районе хвата рук. Прямоугольные дефлекторы вентиляционной системы





прикрыты специальными крышками, поднимающимися при включении зажигания. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый дисплей.

Центральная панель серьезно наклонена, а сверху на ней расположен новый 10,1-дюймовый экран. Клавиши блока аудиосистемы напоминают авиационные тумблеры. Ниже заметны три круглых переключателя: вращение их изменяет настройки климат-контроля, а при нажатии на них активируется подогрев сидений.

Как кресла, так и рулевая колонка оснащены электроприводом во всех Jaguar F-Type.

Кресла установлены весьма низко. Они не только хорошо удерживают спину, но и очень комфортабельные. Есть и подогрев. В F-Type R предусмотрены новые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, обеспечивающие лучшую боковую поддержку. Обзорность (особенно назад) в купе остается весьма проблематичной. Зато багажник приличный – 408 л.

Оснащение Jaguar F-Type расширено и теперь в базовой версии есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, спутниковая навигация, датчики дождя и света, парктроник, адаптив-

ный круиз-контроль и 380-ваттная аудиосистема. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. В F-Type R добавлены камера заднего вида, обогрев руля и лобового стекла.

Линейка двигателей немного изменена. Начальным является 2,0-литровый 300-сильный турбомотор, в ряде стран сохранен и 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 380 л. с. А вот 5,0-литровый 5,0-литровый



V8 с механическим нагнетателем теперь развивает 450 или 575 л. с. Более мощную модификацию мотора ставят на F-Туре R и она действительно впечатляет. Компрессор делает его очень тяговитым в среднем диапазоне оборотов, ведь уже с 3500 об/мин в распоряжении внушительные 700 Н·м. Мотор быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. Автомобиль достигает 100 км/ч за 3,7 с под сопровождения сочного рыка «восьмерки». Особенно громким он становится на высоких оборотах, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Купе легко осуществляет обгон на трассе, ведь двигатель эластичен, а под рукой всегда запас мощности. Максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. Хотя V8 нельзя назвать экономичным – 11 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия доработана и теперь передачи переключаются быстрее. F-Туре R по умолчанию получил полный привод.

Ходовая прошла серьезную модернизацию. Jaguar F-Туре получил полностью новые заднюю подвеску, а в передней – заменили пружины. Усовершенствованы и адаптивные амортизаторы. Автомобиль стал мягче, но при этом крены кузова в поворотах остаются очень небольшими. Рулевое управление также полностью новое – оно стало острее и точнее, да и обратной связи у него теперь



больше. Установлен и более современный электронный задний дифференциал, позволяющий добиться нейтральной поворачиваемости. Полный привод и более широкие шины Pirelli P Zero размером 265/35 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади обеспечивают лучшее сцепление с дорогой. В F-Туре R за доплату доступны карбоново-керамические

тормоза, хотя и стандартные стальные диски обеспечивают неплохое замедление.

Новый Jaguar F-Туре уже поступил в продажу в Европе и там стоит от 64 200 евро. А вот флагманский вариант R вдвое дороже – 125 тыс. евро.



Технические характеристики Jaguar F-Type R

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1743
Длина/ширина/высота, мм	4475/1923/1311
Колесная база, мм	2622
Колея передняя/задняя, мм	1584/1610
Клиренс (дорожный просвет), мм	107
Объем багажника мин./макс., л	408
Диаметр разворота, м	11,3
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 3500-5000
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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
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
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	11,0
Стоимость тестируемого автомобиля, евро	64 200 – 125 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Сравнение хетчбэков В-класса



Citroen C3

Передняя оптика
Citroen C3 – «двухэтажная»



Skoda Fabia

На «носу» Skoda Fabia –
крупный логотип марки



Toyota Yaris

У Toyota Yaris – выраженный «нос»
и широкая решетка радиатора

Автомобили В-класса традиционно массовые и пользуются спросом в городах. Они компактные, маневренные и, что немаловажно, экономичные. В Украине эти хетчбэки также выбирают благодаря невысокой цене. В этом сегменте на украинском рынке представлены Citroen C3, Skoda Fabia и Toyota Yaris, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

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

Toyota Yaris прошел уже повторное обновление. Во внешнем виде преобладают грани. Лобовое стекло хетчбэка отличается большим углом наклона, а оконная линия выполнена клиновидной. Узнать автомобиль 2017 года можно по выраженному «носу». Воздухозаборник в бампере стал еще больше, а от V-образной решетки радиатора больше нет. Стреловидные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. На крыше размещен небольшой спойлер, а пятая дверь полностью новая. По краям кузова установлены небольшие фонари.

Citroen и Skoda несколько крупнее – достигают 3996 и 3992 мм, соответственно против 3885 мм у Toyota. У C3 и самая большая колесная база – 2540 мм тогда, как у Yaris она равна 2510 мм, а у Fabia – 2455 мм. Более компактный хетчбэк Toyota весит 1140 кг тогда, как масса Skoda равна 1164 кг, а Citroen – 1165 кг.

Салон Citroen C3 дополнен яркими вставками, а вместо дверных ручек – оригинальные петли. На рельефной передней панели преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский



Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками



Fabia отличается граненым дизайном



Toyota самый компактный – 3885 мм



На крыше Citroen – большой спойлер



Пятая дверь Skoda сверху прикрыта спойлером



Сзади Toyota размещены треугольные фонари

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

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

Внутри Toyota господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке также предусмотрены удобные напльвы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Внутри спидометра установлен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Между ними находится цветной дисплей бортового компьютера. Ассиметричная центральная консоль увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch 2. Благодаря ему количество клавиш и переключателей здесь значительно уменьшено. Оставшиеся кнопки рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, изменяется и высота водительского сиденья. Передние кресла у Yaris самые мягкие и комфортабельные в тройке, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Есть и функция подогрева. Обзорность во всех направлениях очень хорошая, несколько лучше, чем у соперников. Центральный

подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног в Citroen и Skoda немного больше, чем в Toyota. А вот над головой просторнее всего как раз в Yaris. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Fabia обладает самым вместительным багажником – 330 л против 300 л у Citroen и 286 л – у Toyota. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 922 и 768 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Citroen C3 1,2 Shine, Skoda Fabia 1,0 TSI Style и Toyota Yaris 1,5 Active. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, аудиосистема, связь Bluetooth, система стабилизации. Fabia оснащена кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. C3 и Yaris также получили парктроник и камеру заднего вида, а у Citroen есть еще круиз-контроль, датчики света и дождя. Датчик освещенности есть и у Skoda. У Fabia 6 подушек безопасности, а у C3 и Yaris – по 4. Французский хэтчбек укомплектован системами соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Мотор Citroen C3 трехцилиндровый и небольшого объема – 1,2 л. Но зато он оснащен турбонаддувом, поэтому развивает 110 л. с. Конечно, турбомотор резвый и эластичный. У него больше тяги в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н·м доступен с 1500 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Skoda оснащена 1,0-литровым трехцилиндровым турбомотором на 110 л. с. Он обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощутима турбопауза. Двигатель довольно громкий, а вот вибраций немного. Он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и способствует хорошей динамике. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. Расход топлива самый маленький в тройке: 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на трассе.

Toyota Yaris получил новую 1,5-литровую «четверку» мощностью 111 л. с. при 6000 об/мин.



Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран



Циферблаты приборов Fabia выполнены в классическом стиле



Приборы Yaris помещены в отдельные колодцы



На втором ряду Citroën довольно приличное пространство для ног



В Skoda сзади самое щедрое пространство над головой



В Toyota на втором ряду больше всего места над головой

Этот мотор высокооборотистый и максимальный крутящий момент в 136 Н·м доступен при высоких 4400 об/мин. Зато он самый тихий и плавный в этой тройке, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 175 км/ч. Благодаря настройкам вариатора расход топлива относительно небольшой – 6,0 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на шоссе. Впрочем, есть в линейке и более экономичный 1,0-литровый 69-сильный мотор.

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

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

Toyota больше, чем соперники, ориентирован на комфорт. Его пружины подвески несколько мягче, что сразу ощутимо на дорогах плохого качества. Однако, и нежелательные движения кузова в виражах проявляются больше, чем у соперников. Руль хетчбэка очень легкий, но обратной связи у него очень мало, особенно на небольших скоростях. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой у автомобиля хорошие. Диаметр разворота у автомобиля – всего 9,6 м, что примерно на метр меньше, чем у соперников. При обновлении шумоизоляция Yaris была улучшена, но на автомагистрали после 120 км/ч шум ветра и шин становятся слышны.

Citroën C3 1,2 Shine самый доступный хетчбэк в тройке – 456 500 гривен. При этом у него наиболее богатая комплектация. Toyota Yaris 1,5 Active стоит 471 600 гривен и привлекает комфортабельной ездой. Skoda Fabia 1,0 TSI Style несколько дороже – 480 600 гривен, а ее сильные стороны – экономичность и вместительный багажник.



У C3 в распоряжении – 300 л



Багажник Fabia самый большой – 330 л



Объем багажника Yaris – 286 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C3	Skoda Fabia	Toyota Yaris
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1165	1164	1140
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	3992/1732/1452	3885/1695/1520
Колесная база, мм	2540	2455	2510
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1463/1457	1460/1470
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	141	150
Объем багажника мин/макс, л	300/922	330/1150	286/768
Диаметр разворота, м	10,7	10,4	9,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	999	1496
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	12/2	14/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	110 при 5000	111 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	200 при 2000	135 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/42
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC
Размер шин	195/65 R15	185/60 R15	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	9,8	11,2
Максимальная скорость, км/ч	188	196	175
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	5,4	6,0
загородный цикл	4,2	4,1	4,1
смешанный цикл	5,2	4,6	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	456 500	480 600	471 600
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение универсалов С-класса



Ford Focus Wagon

Радиаторная решетка Ford Focus напоминает улыбку



Hyundai i30 Wagon

Трапециевидная решетка радиатора Hyundai i30 Wagon сочетается с продолговатыми фарами



Skoda Octavia Combi

Четыре фары – черта обновленного Skoda Octavia Combi

Универсалы выбирают практичные покупатели. Эти модели покупают, прежде всего, благодаря вместительному багажнику. Как правило, универсалы – весьма крупные и не очень дешевые. Впрочем, модели С-класса и относительно недорогие, и вместительные. В Украине в этом сегменте представлены Ford Focus Wagon, Hyundai i30 Wagon и Skoda Octavia Combi. Именно их мы и решили сравнить.

Новый Ford Focus Wagon четвертого поколения выглядит элегантнее предшественника. Спереди автомобиль немного напоминает хэтчбек Fiesta – в схожем стиле выполнены стреловидные фары и широкая решетка радиатора в виде улыбки. У него слегка удлиннен капот, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия понижена. Боковины стали более выпуклыми. Заднее стекло универсала увеличено в размерах и прикрыто немаленьким спойлером. Ширину задней части автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

Hyundai i30 Wagon третьей генерации стал серьезнее на вид. Изогнутые волнообразные поверхности уступили место граням. В универсала длинный капот, широкая трапециевидная решетка радиатора и узкие светодиодные фары. Это черты нового фирменного стиля Hyundai. Оптика дополнена светодиодными лампами дневного света. Оконная линия стала немного выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Пятая дверь выполнена рельефной, как у Hyundai Tucson, и прикрыта спойлером. Каплевидные фонари растянуты над крыльями.

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

Octavia Combi и Focus Wagon несколько крупнее – оба достигают 4667 мм против 4585 мм у i30 Wagon. У Ford также самая большая колесная база – 2700 мм тогда, как у Skoda она равна 2686 мм, а у Hyundai – 2650 мм. Корейский универсал легче, чем два других автомобиля: его масса – 1248 кг, Octavia весит 1272 кг, а Focus тяжелее – 1431 кг.

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



У Ford самая большая колесная база – 2700 мм



У Hyundai – профилированные боковины



Skoda самый легкий в тройке – 1282 кг



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



Заднее стекло i30 Wagon прикрыто спойлером



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. К центральной панели Ford Focus крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 8 дюймов. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки. Диапазон регулировок рулевой колонки (по высоте и глубине) и водительского кресла достаточно широкий. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Они обогрываются, как и руль, и лобовое стекло. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс для мелкой поклажи. Обзорность стала лучше, чем у предшественника.

В салоне Hyundai господствуют горизонтальные линии, а в отделке использованы ткань и кожа. Дизайнеры отказались от отдельных колодцев для циферблатов приборов, как у предшественника. Внутри спидометра расположен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки i30 Wagon изменяются угол наклона и глубина, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены обогревом, как и руль. Благодаря увеличенному заднему стеклу улучшена обзорность. Центральный подлокотник сдвижной, а бокс в нем довольно вместительный.

В салоне Skoda Octavia заметны черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей, а на ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле и украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние сиденья традиционно несколько упругие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Есть и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в трех универсалах примерно одинаково. А вот запас над головой в Hyundai несколько меньше, чем в в Skoda и Ford. Объем багажника также примерно одинаковый, хотя у чешского универсала он все же чуть больше – 610 л против 608 л у Focus и 602 л – у i30 Wagon. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1650 и 1502 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business, Hyundai i30 Wagon Premium и Skoda Octavia Combi 1,6 Style. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками дождя и света, легкосплавными дисками, круиз-контролем. У Ford и Hyundai есть также система доступа без ключа и камера заднего вида, а i30 Wagon также получил пактронику. У Ford и Hyundai по 6 подушек безопасности тогда, как у Octavia – 4.

В сравнении участвуют бензиновые версии модели. Трехцилиндровый двигатель Focus объемом 1,0 л развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно и быстро переключает передачи, что способствует неплохой динамике – 11,4 с до 100 км/ч и максимальным 193 км/ч. Универсал расходует 7,5 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине с 1,5-литровым 120-сильным атмосферным двигателем.

Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Hyundai i30 Wagon самая мощная в тройке – 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 155 Н·м доступен при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Hyundai разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и способен развить 192 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. В городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км.

Skoda Octavia также оснащена атмосферным четырехцилиндровым мотором. При объеме в 1,6 л он развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Эта «четверка» более тяговита в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен при 3800 об/мин. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом «автомате». Правда, динамика у Octavia не самая лучшая: 12 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Универсал расходует 9,0 л/100 км в город-



Вместо рычага трансмиссии у Ford круглый селектор



Центральная панель Hyundai наклонена



Центральная панель Skoda увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном



В Focus Wagon салон широкий в районе плеч



В i30 Wagon меньше места над головой, чем у конкурентов



У Octavia Combi больше всего места для ног

ском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а еще 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Практичность и вместительность может сочетаться с отточенной управляемостью, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление на удивление острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в поворотах совсем небольшие, хотя при этом подвеску жесткой не назовешь. Она легко справляется с подавляющим большинством выбоин. Хорошо проявляют себя и тормоза – обеспечивают отличное замедление. Также у Focus очень хорошая шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Hyundai i30 не столь интересен, как Ford, но демонстрирует уверенную управляемость благодаря новой многорычажной подвеске. Она легко справляется с большинством дорожных неровностей, хотя крены кузова при этом выражены больше, чем у двух других универсалов. Подвеска все же больше ориентирована на комфорт. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Но все равно обратной связи немного. В скоростных виражах нередко проявляется и недостаточная поворачиваемость. А вот на малых скоростях Hyundai i30 неплохо маневрирует и демонстрирует самый маленький диаметр разворота – 10,6 м (у Ford – 11 м, у Skoda – 11,1 м). В салоне достаточно тихо благодаря неплохой шумоизоляции.

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

Hyundai i30 Wagon Premium самый дешевый в тройке – 588 300 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Skoda Octavia Combi 1,6 Style стоит 600 тыс. гривен и обладает самым вместительным багажником. Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business самый дорогой в тройке – 637 тыс. гривен, а его сильные стороны – управляемость и экономичность.



Объем багажника Ford – 608 л



У Hyundai в распоряжении 602 л



Багажник Skoda чуть больше, чем у соперников – 610 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus Wagon	Hyundai i30 Wagon	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1431	1248	1272
Длина/ширина/высота, мм	4667/1820/1469	4585/1795/1465	4667/1814/1465
Колесная база, мм	2700	2650	2686
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1565/1573	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	154
Объем багажника мин/макс, л	608/1650	602/1650	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	999	1591	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	130 при 6300	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1400-4500	155 при 4850	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/55 R16	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	11,5	12,0
Максимальная скорость, км/ч	193	192	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,5	9,5	9,0
загородный цикл	5,1	5,2	5,3
смешанный цикл	6,0	6,8	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	637 000	588 300	600 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение купеобразных вседорожников



BMW X6

В переднем бампере BMW X6 – широкие воздухозаборники



Mercedes-Benz GLE Coupe

Широкая «пасть» решетки радиатора Mercedes-AMG GLE53 Coupe украшена трехлучевой звездой



Porsche Cayenne Coupe

Новый Porsche Cayenne Coupe сохранил знакомый дизайн

Казалось бы, совсем недавно вседорожные купе были редкостью, а сейчас этот сегмент разросся. Конечно же, большинство подобных моделей относятся к премиум-классу. За последнее время в Украине появились сразу три новых вседорожных купе – новый Porsche Cayenne Coupe, а также BMW X6, и Mercedes-Benz GLE Coupe очередного поколения.

Новый BMW X6 выглядит знакомо и сохраняет привычный силуэт с аркообразной крышей, высокой оконной линией и заостренной задней частью. Отличить вседорожник от предшественника можно по увеличенной в размерах решетке радиатора. В переднем бампере обращают на себя внимание более широкие воздухозаборники, а вот светодиодные фары, наоборот, сделали уже. Боковины стали менее профилированными, а вот задние крылья и пятую дверь сделали более выпуклыми и рельефными. Заднюю часть подчеркивают тоненькие фонари.

Mercedes-Benz GLE Coupe второго поколения стал элегантнее предшественника и во внешнем виде преобладают плавные линии. В версии GLE53 бросается в глаза огромная «зубастая» решетка радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Продолговатые светодиодные фары украшены Г-образными ходовыми огнями. Капот выполнен рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Линия крыши GLE Coupe стала более покатой, а задняя часть отныне слегка заострена. По краям кузова сзади установлены стреловидные фонари.

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

Автомобили примерно одинаковые по длине: Mercedes-Benz достигает 4939 мм в длину, BMW – 4935 мм, а Porsche – 4931 мм. А вот колесная база самая большая у X6 – 2975 мм тогда, как у GLE Coupe – 2935 мм, а у Cayenne Coupe – 2895 мм. Cayenne Coupe самый легкий в тройке – 2030 кг против 2130 кг у X6 и 2250 кг – в GLE Coupe.

В отделке салона BMW X6 сочетаются кожа и алюминий, присутствуют и черные лакированные вставки. Подсветка светодиодная, причем ее цвет меняется. Внутри преобладают горизонтальные линии, в фирменном стиле выполнен и трехспицевый руль. Селектор трансмиссии инкрустирован хруста-



У BMW самая большая колесная база – 2975 мм



Mercedes-Benz самый крупный в тройке – 4939 мм



Porsche легче соперников – 2030 кг



Пятая дверь X6 рельефная



Заднюю часть GLE Coupe подчеркивают стрелевидные фонари



Фонари Cayenne Coupe растянuty на всю ширину кузова

лем. Показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель X6 традиционно повернута к водителю, а сверху на ней установлен 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше. Посадка за рулем стала чуть ниже, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Они хорошо удерживают спину, но при этом мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Салон Mercedes-Benz GLE Coupe декорирован кожей и алюминием. Обращают на себя внимание тоненькие полоски светодиодной подсветки и целый ряд вентиляционных дефлекторов. Обод руля плоский снизу, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. В духе всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые экраны цифровой панели приборов и мультимедийной системы соединены в один блок. Информация проецируется и на лобовое стекло. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть сенсорная панель. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. В GLE53 установлены спортивные кресла с широкой боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный тоннель. Подлокотники прячут неплохой бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, хотя заднее стекло маленькое.

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

На втором ряду X6 самое большое в этой тройке пространство для ног. Места над головой в автомобилях немного и рослые пассажиры сзади будут стеснены. У Cayenne изменяется угол наклона спинок задних кресел. Самый вместительный багажник у Mercedes-Benz – 655 л против 625 л у Porsche

и 580 л у BMW. Со сложенными задними сиденьями получается 1790, 1540 и 1530 л, соответственно. У всех вседорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей схожей стоимости – BMW X6 XDrive 40i, Mercedes-AMG GLE53 и Porsche Cayenne Coupe 3,0. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, парктроником, аудиосистемой, камерой заднего вида, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем, спутниковой навигацией, системой стабилизации. В X6 и Cayenne есть еще и Wi-Fi. У GLE53 9 подушек безопасности, у Cayenne Coupe – 8, а у X6 – 7. Mercedes-Benz и BMW получили системы автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Все три вседорожных купе оснащены бензиновыми шестицилиндровыми турбодвигателями объемом 3,0 л. Рядная «шестерка» BMW развивает 340 л. с. Она эластична и тяговита, а пиковые 450 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-5200 об/мин. Мотор плавный, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро. BMW X6 разгоняется до 100 км/ч за 5,5 с. Максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 10,9 л/100 км, а в загородном – 7,9 л/100 км. Также вседорожник предложен с 4,4-литровым 530-сильным бензиновым V8 и турбодизелями объемом 3,0 л (265 и 400 л. с.).

У Mercedes-AMG GLE53 Coupe – весьма нетипичный силовой агрегат. Точнее, сама 3,0-литровая 435-сильная «шестерка» вполне стандартная, но дополнили ее 22-сильной гибридной установкой. Прибавка в мощности незначительная, но доступны дополнительные 250 Н·м крутящего момента (к стандартным 520 Н·м), что помогает скрыть турбопаузу при разгоне. Один из турбокомпрессоров – электрический, что обеспечивает большую тяговитость на малых оборотах. Двигатель работает тихо и плавно, под стать ему и 9-ступенчатый «автомат», переключающий передачи практически незаметно. Вседорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику – достигает 100 км/ч за 5,3 с и развивает 250 км/ч. Парадокс, но гибридная установка не позволила существенно уменьшить расход топлива – 11,7 л/100 км в городе и 7,9 л/100 км – на трассе. В Украине предложены и более экономичные версии с 3,0-литровыми турбодизелями мощностью 286 и 330 л. с.

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



Центральная панель BMW повернута к водителю



Цифровая панель Mercedes-Benz сгруппирована с сенсорным дисплеем мультимедийной системы



Спидометр на приборной панели Porsche с боков окружен двумя дисплеями



На втором ряду X6 – больше всего места для ног



В GLE Coupe сзади ограниченное пространство над головой



В Cayenne Coupe изменяется угол наклона спинок сидений

ская 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро, но при этом плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 6 с, а максимальная скорость вседорожника – 243 км/ч. У Porsche также есть умеренная гибридная установка, но менее мощная, чем у Mercedes-Benz. Расход топлива составляет 11,7 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – на шоссе. Также в Украине можно выбрать бензиновые двигатели объемом 2,9 л (440 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.).

У всех трех автомобилей постоянный полный привод и дорожный просвет более 200 мм. Хотя ожидать от них выдающихся вседорожных способностей все же не стоит.

BMW X6 демонстрирует хорошую управляемость. 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. Правда, езда несколько упругая. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Также улучшена шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый Mercedes-Benz GLE Coupe традиционно более ориентирован на комфорт. Стандартная подвеска дополнена адаптивными амортизаторами и довольно мягкая даже в версии от AMG. Впрочем, при этом крены в виражах не слишком выражены. Руль довольно точный и информативный, а еще теперь больше наполнен тяжестью. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. А вот на извилистых дорогах большой вес автомобиля все же дает о себе знать. Зато улучшена и так неплохая шумоизоляция салона.

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

BMW X6 XDrive 40i самый доступный в тройке – 1 883 500 гривен. Он также привлекает экономичностью. Mercedes-AMG GLE53 Coupe стоит 2 144 200 гривен, а его преимущества – динамика и вместительный багажник. Porsche Cayenne Coupe 3,0 самый дорогой – 2 295 000 гривен, а его сильная сторона – управляемость.



Объем багажника BMW – 580 л

Самый вместительный багажник у Mercedes-Benz – 655 л

У Porsche в распоряжении – 625 л

Технические характеристики

Модель	BMW X6	Mercedes-AMG GLE53	Porsche Cayenne Coupe
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2130	2250	2030
Длина/ширина/высота, мм	4935/2004/1696	4939/2010/1730	4931/1983/1696
Колесная база, мм	2975	2935	2895
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	1680/1680	1680/1673
Клиренс (дорожный просвет), мм	214	205	210
Объем багажника мин/макс, л	580/1530	655/1790	625/1540
Диаметр разворота, м	12,6	12,0	12,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2998	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 5500	435 при 6100	340 при 5300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1500-5200	770 при 1800-4500	450 при 1350-5300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Аи-95/85	Аи-98/75
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	9	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	ABS, EBD, ESP, ASR, HDC	ABS, EBD, PSM, HDC
Размер шин	255/50 R19	275/50 R20	275/45 ZR20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,5	5,3	6,0
Максимальная скорость, км/ч	250	250	243
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,9	11,7	11,7
загородный цикл	7,9	7,9	8,0
смешанный цикл	8,8	9,3	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	1 883 500	2 144 200	2 443 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Для большой семьи



Honda Pilot

Фары Honda Pilot дополнены хромированными «бровями»



Mazda CX-9

Широкая решетка радиатора Mazda CX-9 напоминает улыбку



Toyota Highlander

Решетка радиатора и воздухозаборник Toyota Highlander декорированы хромом

Лет 15-20 назад автолюбители с большими семьями часто выбирали мини-вэны, но теперь у них есть альтернатива. Современные вседорожники с тремя рядами сидений практически столь же вместительны, а еще в их арсенале – полный привод и увеличенный дорожный просвет. На украинском рынке в сегменте больших вседорожников присутствуют Honda Pilot, Mazda CX-9 и Toyota Highlander, о которых и пойдет речь в нашей статье.

Honda Pilot с виду очень напоминает младшего брата CR-V. Если предшественник отличался угловатым стилем, то у нынешнего поколения в дизайне преобладают плавные линии, а углы наклона стоек крыши увеличены. Широкая решетка радиатора декорирована хромом и образует оригинальные «брови» над большими фарами. Оптика, кстати, – полностью светодиодная. Боковины и капот профилированы, а колесные арки раздуты. На крыше установлен спойлер, а ширину задней части подчеркивают Г-образные фонари.

Mazda CX-9 выглядит стильно и динамично. У автомобиля длинный капот, короткие свесы кузова и большие углы наклона стоек крыши. Фирменная широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а ее края образуют своеобразные «брови» над раскосыми светодиодными фарами. У вседорожника выраженные мускулистые передние крылья и высокая оконная линия. Пятую дверь прикрывает большой спойлер. Узкие фонари с круглыми сердцевинами напоминают глаза, а соединяет их хромированная накладка. Под стать ей – серебристые молдинги на порогах и бамперах.

Нынешний Toyota Highlander – старожил и вскоре на смену ему придет новое поколение модели. У автомобиля сдержанный и лаконичный дизайн с выраженными колесными арками. Узкая решетка радиатора и широкий воздухозаборник в бампере декорированы хромом. Продолговатые фары растянуты на крылья и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Сзади заметны крупные раскосые фонари. Пятая дверь Toyota сверху прикрыта изогнутым спойлером.

При длине в 5075 мм и колесной базе в 2930 мм Mazda крупнее соперников. У Honda эти показатели равны 4954 и 2920 мм, соответственно. Длина Toyota составляет 4890 мм, а расстояние между осями – 2790 мм. При этом CX-9 и самый легкий в тройке – 1960 кг против 1985 кг у Pilot и 2155 кг – у Highlander.

Салон Honda Pilot декорирован кожей, а разбавляет ее черные лакированные вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Honda Accord и довольно небольшое. Вместо рычага трансмиссии – набор кнопок. На приборной панели центральное место занимают два дисплея – цифровой спидометр и цветной монитор бортового компьютера. Слева от них – циферблат тахометра, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Выпуклая центральная панель



Боковины Honda выполнены рельефными



Mazda крупнее, но легче соперников – 1960 кг



Toyota самый тяжелый – 2155 кг



Заднюю часть Pilot подчеркивают Г-образные фонари



Фонари CX-9 соединены серебристым молдингом



Пятая дверь Highlander сверху прикрыта изогнутым спойлером

увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного. В Pilot целых 16 подстаканников, а также пять USB-портов и три розетки. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья – очень широкие и мягкие, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они получили электропривод и подогрев, также обогреваются руль и лобовое стекло. У водителя и пассажира – отдельные подлокотники. Стойки крыши довольно тоненькие, что улучшает обзор вперед и по сторонам.

В салоне Mazda CX-9 господствует спортивный стиль. В отделке сочетаются кожа Нарра и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена обволакивающей. Компактное трехспицевое рулевое колесо multifunctionalное и обшито кожей. Приборы размещены в трех отдельных колодцах. По центру установлен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Данные проецируются и на лобовое стекло. Сверху на центральной панели размещен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Mazda Connect. Он сенсорный, но для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные. Рулевая колонка CX-9 регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные, а еще оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Также обогревается лобовое стекло. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. На нем помимо рычага трансмиссии установлены подстаканники и подлокотники, прячущие маленький бокс для поклажи. Обзорность назад несколько осложнена из-за высокой оконной линии и толстых задних стоек.

В отделке салона Toyota Highlander использована кожа, довольно много и серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, а циферблаты приборов оснащены оптической подсветкой. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели сверху установлены небольшие часы. Под ними находится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch. Благодаря ему здесь немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Клавиши крупные и удобные, что облегчает пользование ими на ощупь. Ниже расположена широкая ниша для мелкой поклажи. 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. Предусмотрены подогрев и вентиляция сидений, обогревается и руль. Посадка во вседорожнике весьма высокая, что вместе с тонень-

кими стойками крыши обеспечивает неплохую обзорность во всех направлениях. Центральный подлокотник прячет внутри вместительный бокс.

На втором ряду вседорожников очень просторно. Больше всего места для ног в Mazda, однако у CX-9 меньший запас над головой, чем у соперников. Самый широкий салон у Pilot. У Honda и Mazda кресла получили горизонтальную регулировку. Во всех трех автомобилях сиденья второго ряда оснащены обогревом. Третий ряд в Pilot, CX-9 и Highlander больше подойдет для детей, причем в Toyota и Honda там поместятся трое (автомобили восьмиместные). Объем багажника Honda равен 305 л, Mazda – 230 л, а в Toyota – 195 л. Если сложить третий ряд, то он увеличивается до 827, 840 и 813 л, соответственно, максимальный объем – до 1779, 1848 и 2370 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для правльного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Pilot 3,0 Premium, Mazda CX-9 2,5 Top и Toyota Highlander 3,5 Prestige. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, отдельным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, круиз-контролем, связью Bluetooth, камерой заднего вида, легкосплавными дисками, спутниковой навигацией, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Mazda и Toyota получили систему мониторинга «слепых» зон, а у CX-9 также есть технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и слежения за усталостью водителя. У Toyota 7 подушек безопасности, а у других вседорожников – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с непосредственным впрыском топлива. Атмосферный двигатель Honda объемом 3,0 л развивает 250 л. с. при 6000 об/мин. Он высокооборотистый и его приходится раскручивать, а максимальные 294 Н·м крутящего момента достигаются при 5000 об/мин. Вседорожник может буксировать прицеп весом 2,2 тонны. По мере роста мотор становится громче. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. Расход топлива в Pilot больше, чем у соперников – 14,3 л/100 км в городском цикле и 8,2 л/100 км – в загородном.

В Mazda CX-9 установлена 2,5-литровая «четверка» с турбонаддувом. Она не столь мощная, как атмосферные V6 соперников – 231 л. с. при 5000 об/мин. Но зато тяги в среднем оборотов у нее гораздо больше, ведь максимальные 420 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин. Этого достаточно, чтобы буксировать 1,6-тонный прицеп. Турбопауза практически отсутствует. Мотор живо реагирует на нажатие педали акселератора, быстрые реакции и у 6-ступенчатого «автомата». Динамика CX-9 неплохая: вседорожник достигает 100 км/ч за 8,6 с и способен развить 210 км/ч. Хотя на высоких оборотах турбомотор быстро



Вместо рычага трансмиссии у Honda – набор клавиш



Циферблаты приборов Mazda помещены в отдельные колодцы



На передней панели Toyota – широкая ниша для мелкой поклажи



Салон Pilot – самый широкий



В CX-9 больше всего места для ног сзади



Задний ряд Highlander – трехместный

«выдыхается». Зато он самый экономичный в тройке: 12,7 л/100 км в городе и 7,4 л/100 км – на трассе.

Под капотом Toyota – 3,5-литровый атмосферный V6. Он развивает 249 л. с. при 5000 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 356 Н·м при 4700 об/мин. Он лучше чувствует себя на высоких оборотах, а на «низах» тяги меньше, чем у CX-9. Впрочем, вседорожник может буксировать двухтонный прицеп. Зато он очень тихий, а 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия радуется плавностью работы. Разгон до 100 км/ч занимает 8,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 13 л/100 км, а на шоссе – 7,7 л/100 км.

У вседорожников полный привод подключаемый. Все три автомобиля рассчитаны на легкое бездорожье, а на асфальте демонстрируют хорошее сцепление с дорогой.

Мягкая и длинноходная подвеска Honda Pilot без проблем поглощает большинство выбоин и даже с 20-дюймовыми колесами езда не становится жесткой. Правда, в поворотах кузов ощутимо кренится. Руль с электроусилителем, весьма легкий и при этом делает только 3,1 оборота от упора до упора. Немного больше обратной связи ему не помешало бы. Сцепление с дорогой очень хорошее, как и курсовая устойчивость. Тормоза неплохие, но ход педали мог бы быть и покороче. В салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции и ламинированным стеклам.

Mazda CX-9 делает упор на хорошую управляемость – это семейный вседорожник для активного водителя. Его рулевое управление точное и довольно информативное, а еще приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Благодаря технологии векторизации тяги недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать, да и сцепление с дорогой неплохое. Подвеска довольно упругая (да и 20-дюймовые шины с низким профилем), но зато автомобиль меньше всех кренится в поворотах. Ламинированные стекла и дополнительный шумоизоляционный материал делают езду в автомобиле тихой.

Toyota Highlander традиционно ставит на первое место комфорт. Его подвеска очень мягкая и легко справляется с большинством выбоин. Однако крены кузова в поворотах весьма ощутимы. Рулевое управление очень легкое, но в то же время довольно точное. А вот информативности у него очень немного. Да и недостаточная поворачиваемость у тяжелого автомобиля проявляется. Highlander самый тихий в тройке, ведь шумоизоляция его салона выполнена очень качественно.

Toyota Highlander 3,5 Prestige – самый доступный из трех вседорожников – 1 206 500 гривен. Также это единственный восьмиместный автомобиль. Mazda CX-9 2,5 Top стоит 1 225 900 гривен и привлекает экономичным и тяговитым двигателем. Цена Honda Pilot 3,0 Premium – 1 246 900 гривен, а его преимущество – большой объем багажника с тремя рядами сидений на месте.



Объем багажника Honda – 305-1779 л

У Mazda в распоряжении – 230-1848 л

Объем багажника Toyota составляет от 195 до 2370 л

Технические характеристики

Модель	Honda Pilot	Mazda CX-9	Toyota Highlander
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/8	5/7	5/8
Снаряженная масса, кг	1985	1960	2155
Длина/ширина/высота, мм	4954/1996/1788	5075/1969/1747	4890/1925/1730
Колесная база, мм	2820	2930	2790
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685	1654/1644	1635/1630
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	220	203
Объем багажника мин/макс, л	305/1779	230/1848	195/2370
Диаметр разворота, м	12,1	11,8	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2997		2488
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6	V ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	250 при 6000	231 при 5000	249 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	294 при 5000	420 при 2000	356 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/73	Аи-95/74	Аи-95/72
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS	ABS, EBD, DSC, TPMS	ABS, EBD, VSC, TPMS
Размер шин	245/60 R18	255/50 R20	245/55 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	8,6	8,8
Максимальная скорость, км/ч	192	210	180
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	14,3	12,7	13,0
загородный цикл	8,2	7,4	7,7
смешанный цикл	10,4	9,4	9,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 246 900	1 225 900	1 206 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Volvo



прагматизм и забота
о безопасности





Первенец Volvo ÖV4 1927 года

С 1929 года в линейке марки появились и автобусы, а на смену ÖV4 пришла более дорогая и престижная модель PV651. Большая колесная база в 2950 мм сделала салон вместительнее, а 3,4-литровая 65-сильная рядная «шестерка» отличалась плавностью работы, ведь крепилась к раме сразу восемью опорами. Вскоре появился более совершенный 86-сильный вариант PV653 с 4-ступенчатой механической трансмиссией. На его основе построили удлиненный семиместный TR673, созданный специально для такси. Серию выпускали до 1937 года, и за это время с конвейера сошло чуть более 3000 машин.

Очень передовым для 30-х стал Volvo PV36 Carioca 1935 года. Разработал его талантливый конструктор Иван Йорнберг. Он длительное время проработал в США и был впечатлен обтекаемым Chrysler Airflow. Поэтому кузов своего детища он также спроектировал в соответствии с законами



Volvo TR673 создали специально для такси



Автобус Volvo LV6 1929 года



Volvo PV653 1933 года

аэродинамики, а еще применил инновационную независимую подвеску передних колес. Но эти новшества сделали седан недешевым: он получился в полтора раза дороже представительского PV653. Поэтому изготовили всего 501 автомобиль и в 1938 году представили удешевленную модификацию PV51 с неразрезным передним мостом и более простым в производстве кузовом. Новичок оказался гораздо популярнее, ведь удалось продать почти 7000 PV51.

Нейтралитет спас Швецию от Второй мировой войны, поэтому в 40-е Volvo был одним из немногих мировых автопроизводителей, не свернувших выпуск легковушек. Помимо PV51 собирали и новую машину для такси – PV800. Хотя и об армии шведы заботились и постоянно ее модернизировали: в Volvo спроектировали грузовики TVC и HBT. В 1944 году на основе PV800 создали вседорожный TP21 Hogster с подключаемым полным приводом и 90-сильной «шестеркой». Вскоре его предложили и рядовым покупателям.



Обтекаемый Volvo PV36 Carioca, 1935 год

Volvo TVC 1942 года



Руководство Volvo решило радикально изменить стратегию: ставку сделали на более доступные массовые машины и в 1943 году представили модель PV444. Обтекаемый двухдверный седан получил 1,4-литровую 40-сильную «четверку», позволявшую развить 117 км/ч. Именно с PV444 в Volvo начали уделять повышенное внимание безопасности – это первый автомобиль с каркасом безопасности и ламинированным стеклом. Модель оказалась очень успешной: находилась в производстве 15 лет и разошлась в количестве почти 200 тыс. единиц. Особенно популярен стал появившийся вскоре универсал PV445 Duett. Впрочем, дорогие седаны не исчезли: год спустя представили 90-сильный Volvo PV60.

Следующим шагом в развитии технологий пассивной защиты стал наследник PV444 – Volvo Amazon 1956 года, получивший первый в мире ремень безопасности. Седан, универсал и купе были выполнены в американском стиле и очень напоминали знаменитый



Volvo PV444 1944 года



Вседорожник Volvo TP21 Hogster



Volvo PV60 1946 года

Chrysler 300. Такой дизайн сделал их популярными в США. Бензиновый 1,8-литровый двигатель позволял развивать 175 км/ч. За 14 лет выпустили 667 тыс. автомобилей. Интересно, что с появлением Amazon предшественника PV444 не сняли с производства, а обновили, оснастили тем же 1,8-литровым мотором и под названием PV544 выпускали вплоть до 1966 года.

Массовые модели позволили Volvo получить неплохую прибыль и расширить линейку более эксклюзивными автомобилями. В 1956 году была попытка наладить выпуск небольшого двухместного кабриолета P1900. Но модель оказалась очень ненадежной, и удалось продать лишь 68 машин.

Гораздо успешней стал наследник P1900 – купе P1800, показанное в 1960 году. Изящный автомобиль разработали в итальянском кузовном ателье Frua. Он не только отличался ярким дизайном, но и демонстрировал неплохие ходовые характеристики. С 1,8-литровой 115-сильной «четверкой» максималь-



Volvo Amazon 1956 года первым в мире получил ремни безопасности

Volvo P1900 1956 года





Универсал Volvo PV445 Duett 1958 года

ная скорость составила 185 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 9,5 с. В качестве опций предлагали кожаный салон, кондиционер и автоматическую трансмиссию, а с 1971 года мотор оснастили впрыском топлива.

Еще более необычным оказался элегантным спортивным универсал на его основе

– P1800 ES. Его третью дверь сделали полностью стеклянной. До 1973 года выпустили 47,5 тыс. P1800, что является отличным показателем для спортивной модели. Одно из купе продемонстрировало образцовую надежность: с 1966 года и до наших дней оно преодолело свыше 5 млн. км и до сих

пор находится в отличном состоянии. Это рекордный пробег для легкового автомобиля.

Важной в истории шведской марки стала серия 140, появившаяся в 1966 году. Она принесла угловатый стиль, который господствовал в дизайне Volvo на протяжении трех



Volvo P1800 1960 года



Универсал Volvo 1800 ES с прозрачной третьей дверью



Volvo 140 1966 года - родоначальник угловатого стиля



Представительский Volvo 164, 1968 год



Volvo 66 - первый в мире автомобиль с вариатором



Volvo 340 1975 года

десятилетий. В сфере безопасности следует отметить еще одно новшество – деформированные зоны, поглощающие энергию удара. Особенно популярным оказался пятидверный универсал с просторным салоном и вместительным багажником. Собственно, именно он и ввел моду на подобные автомобили в Европе. Производство Volvo 140 наладили не только в Швеции, но и в Австралии, Бельгии, Канаде и Малайзии. Всего за 8 лет изготовили свыше миллиона автомобилей. А на удлиненной платформе 140 создали представительский Volvo 164.

Его оснастили 3,0-литровым шестицилиндровым двигателем мощностью 175 л. с., а за доплату предложили подогрев кресел.

В середине 70-х годов Volvo приобрело голландскую марку DAF и наладило на местных предприятиях выпуск компактных моделей – 66, 360 и первого хэтчбека в истории марки – 340. Они стали одними из первых автомобилей в мире с бесступенчатым вариатором.

На смену семейству 140 в 1974 году пришла новая линейка Volvo 200, которую выпускали вплоть до 1996 года. Его разделили

на две больших серии: более доступные четырехцилиндровые Volvo 240 и дорогие шестицилиндровые 260. Среди технических новшеств следует отметить травмобезопасную рулевую колонку. С 1979 года автомобили начали оснащать дизельными двигателями, а два года спустя представили 2,1-литровый 155-сильный бензиновый турбомотор. В 1985 году гоночный двухдверный Volvo 240 Turbo выиграл европейский кузовной чемпионат.

В 1982 году на смену Volvo 164 пришла серия 700, которую также разделили на две



Универсал Volvo 245 1975 года



Volvo 760 1982 года



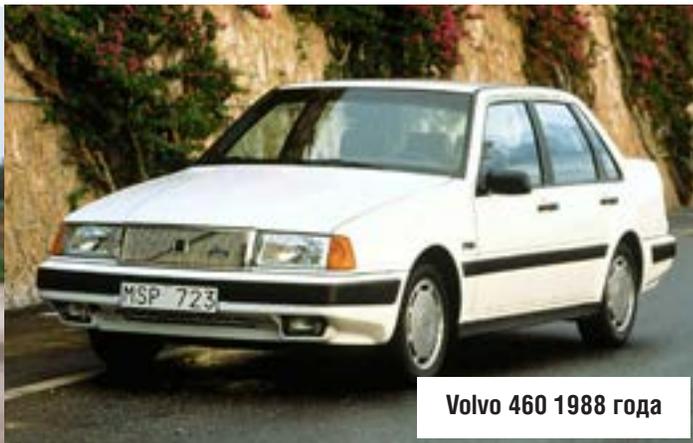
Volvo 240 Turbo выиграл европейский кузовной чемпионат в 1985 году



Volvo 780 Coupe 1985 года



Volvo 480, 1987 год



Volvo 460 1988 года

модели – 740 и 760, а мелкими сериями выпускали купе 780. А три года спустя появилось семейство 400, сменившее Volvo 340 и 360. Наряду с седаном 460 и пятидверным лифтбэком 440 выпускали оригинальное трехдверное купе 480 с выдвигаемыми фарами и прозрачной задней дверью в стиле Volvo P1800 ES.

Начало 90-х годов ознаменовало обновление модельного ряда Volvo. Сначала в 1990 году представили флагман 900, а два года спустя появился Volvo 850 – наследник успешного 200. На нем, кстати, дебютировали боковые подушки безопасности. Все больше версий начали получать двигатели с турбонаддувом. Особенно ярко выглядел мощный заряженный универсал 850R с 250-сильным турбомотором, способный разогнаться до 100 км/ч за 6,7 с и достигать 250 км/ч.



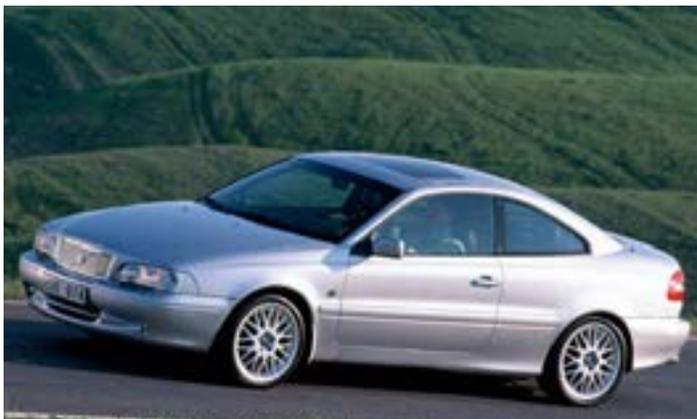
Volvo 940 1990 года



Volvo S40 1996 года



Заряженный универсал Volvo 850 R 1996 года



Volvo C70 обозначил перемены в стиле марки



Volvo S80 первым в мире получил надувные занавески



Volvo XC90 2002 года

Постепенно в Volvo взялись за омоложение имиджа марки. Купе C70 1997 года стало предвестником нового, элегантного стиля. А в следующем году появился седан бизнес-класса S80, оснащенный надувными «занавесками». Представили компактную

модель S40 и универсал повышенной проходимости V70 XC.

В 1999 году компанию разделили, и легковое подразделение вошло в состав Ford Motor. Под крылом американского концерна создали вседорожники XC60 и XC90, новый седан

S60, оригинальный молодежный хетчбэк C30. Была внедрена система слежения за «слепыми» зонами и технология Pedestrian Detection, определяющая переходящих дорогу пешеходов и самостоятельно замедляющая автомобиль, чтобы избежать наезда на них.



Volvo C30 2006 года



Гибрид Volvo XC90 T8 2015 года

С 2010 года в истории Volvo начался новый этап в составе китайского концерна Geely Holding Group. Практически весь модельный ряд был обновлен, а его флагманом стал новый Volvo XC90 второго поколения. Его самая дорогая версия – заряжаемый гибрид. Появился компактный вседорожник XC40, пользуются спросом и универсалы повышенной проходимости Cross Country.

Теперь в линейке шведской марки появилось отдельное подразделение Polestar, выпускающее заряжаемые гибриды и электромобили. Важной составляющей стратегии Volvo является безопасность: шведская компания собирается свести до нуля смертность в своих автомобилях.



Volvo V90 Cross Country 2016 года



Электромобиль Polestar 2 2019 года

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

www.autosale.kiev.ua

АРЕНДА

Оренда
Продаж



комерційної
та житлової нерухомості
в Україні та за кордоном

Бул. М.Приймаченко, 8, офіс
229-29-01, 286-63-32
(093) 415-13-87

<http://realvsesvit.kiev.ua>

Сдам офіс

110 кв.м.

Крошотик,
Трехсвятительської, 5

067-258-1177,
278-37-96 Елена

ДІВЕЛЬНА КОМПАНІЯ

виконує якісно

РЕМОНТ

житлової та комерційної
нерухомості

Олександрівна,
тел.: 097-894-23-10

НЕДВИЖИМОСТЬ И КОМФОРТЪ



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

COSMOLADY

№3 | МАРТ | 2020 |

Р Н Л Я Ж Е Н Ц И Н



ПРОЕКТ
«ЖЕНЩИНЫ
В БИЗНЕСЕ»

ФЕШЕН-
ИНСТИНКТ

СИЛА
ПРИТЯЖЕНИЯ

ТАЙНЫ
ЭКСТРАСЕНСОВ

*ВЕЛИКОЛЕПНАЯ
ПЯТЁРКА:
СУПЕРСИЛА ЦЕНТРА «АРИ»*



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