

Тест-Драйв

АПРЕЛЬ 2020



Koenigsegg Gemera • DS Aero Sport Lounge • Polestar Precept • BMW i4 • Renault Morphoz • Hyundai i20 • Volkswagen Caddy • Audi A3 • Citroen Ami • Fiat 500 • Skoda Octavia RS • Mercedes-Benz E-Class • Peugeot Landtrek • Chevrolet Menlo • Hyundai Elantra • Kia Cadenza • Hyundai i30 • Suzuki Ignis • Aston Martin V12 Speedster • Bentley Mulliner Bacalar • Cupra Formentor • Genesis G80 • McLaren 765 LT • Porsche 911 Turbo • Ford Kuga • BMW 2 Series Gran Coupe • Mercedes-AMG GLS63 • BMW X5 M • Honda Pilot • Mazda CX-9 • Toyota Highlander • Honda CR-V • Subaru Forester • Toyota RAV4 • Audi Q3 • Range Rover Evoque • Volvo XC40 • Chevrolet Aveo • Citroen C-Elysee • Kia Rio • Ford Edge • Renault Koleos • Skoda Kodiaq • Packard

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Концепт-кар
DS AERO SPORT LOUNGE:
предвестник нового стиля марки



8

Концепт-кар
POLESTAR PRECEPT:
взгляд в будущее



12

Концепт-кар
BMW i4:
предвестник нового электромобиля



18

Концепт-кар
RENAULT MORPHOZ:
электрокар-трансформер



24

Премьера
HYUNDAI i20:
третье поколение



28

Премьера
VOLKSWAGEN CADDY:
новый уровень



34

Премьера
AUDI A3:
четвертая глава



38

Премьера
CITROEN AMI:
для юных автолюбителей



42

Премьера
FIAT 500:
полная электрификация



48

Премьера
SKODA OCTAVIA RS:
расширение линейки



54

Премьера
MERCEDES-BENZ E-CLASS:
освежение



58

Премьера
PEUGEOT LANDTREK:
новый сегмент для марки



62

Премьера
CHEVROLET MENLO:
вседорожная альтернатива Bolt



66

Премьера
HYUNDAI ELANTRA:
седьмое поколение



72

Премьера
KIA CADENZA:
освежение



76

Премьера
HYUNDAI i30:
освежение



80

Премьера
SUZUKI IGNIS:
модернизация



84

Премьера
ASTON MARTIN V12 SPEEDSTER:
трековый спортсмен



- 90

Премьера
BENTLEY MULLINER BACALAR:
экслюзив для избранных
- 96

Премьера
CUPRA FORMENTOR:
первенец новой марки
- 102

Премьера
GENESIS G80:
смена поколений
- 108

Премьера
KOENIGSEGG GEMERA:
оригинальность по-шведски
- 114

Премьера
MCLAREN 765 LT:
легкий и быстрый
- 120

Премьера
PORSCHE 911 TURBO:
смена поколений
- 126

Дебютант
FORD KUGA:
третье поколение
- 134

Дебютант
BMW 2 SERIES GRAN COUPE:
седан, который хочет быть купе
- 142

Дебютант
MERCEDES-AMG GLS63:
мощь в семейном формате
- 150

Дебютант
BMW X5 M:
заряженный флагман
- 158

Сравнительный тест-драйв
HONDA PILOT, MAZDA CX-9 И TOYOTA HIGHLANDER:
для большой семьи
- 164

Сравнительный тест-драйв
HONDA CR-V, SUBARU FORESTER И TOYOTA RAV4:
японский взгляд на вседорожники
- 170

Сравнительный тест-драйв
AUDI Q3, RANGE ROVER EVOQUE И VOLVO XC40:
вседорожный премиум-класс в компактном формате
- 176

Сравнительный тест-драйв
CHEVROLET AVEO, CITROEN C-ELYSEE И KIA RIO:
большие седаны В-класса
- 182

Сравнительный тест-драйв
FORD EDGE, RENAULT KOLEOS И SKODA KODIAQ:
разные концепции вседорожников
- 188

Отдыхаем
РИЖСКИЙ МОТОРМУЗЕЙ – СОКРОВИЩНИЦА АВТОСТАРИНЫ
- 196

Страницы истории
PACKARD:
американская роскошь

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.



DS Aero Sport Lounge

предвестник нового стиля марки



Концерн PSA активно инвестирует в создание электромобилей и заряжаемых гибридов. Направление развития дизайна и эко-технологий французского концерна показывает концепт-кар DS Aero Sport Lounge.

DS Aero Sport Lounge – большой вседорожник длиной 5 м с выразительным дизайном. У него длинный капот, высокая оконная линия и толстые задние стойки крыши. Во внешнем виде преобладают грани и углы. Вместо решетки радиатора – экран, на который проецируется изображение. Передние фары – светодиодные и матричные, а

ходовые огни выполнены в виде волн. Боквины рельефные, а колесные арки серьезно выражены. Обращают на себя внимание 23-дюймовые диски с аэродинамически оптимизированным дизайном. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Расширенные «плечи» подчеркнуты Г-образными фонарями.

В отделке салона использованы ткань, полученный в результате вторичной переработки пластик и даже плетенная солома. Руль напоминает авиационный штурвал. Показания приборов проецируются на пе-

реднюю панель, а по бокам размещены два монитора камер заднего вида. У водителя и всех пассажиров есть собственные дисплеи с функцией распознавания жестов. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

В силовой установке использованы технологии болидов Формулы-Е. Электромотор мощностью 680 л. с. позволяет разгоняться до 100 км/ч за 2,8 с. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 110 кВт·ч позволяет проехать свыше 650 км без подзарядки.





Polestar

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ



Precept





Подразделение Volvo Polestar долгое время создавало спортивные версии моделей шведской марки, но теперь это отдельная марка, делающая ставку на гибриды и электромобили. Направление развития дизайна Polestar демонстрирует концепт-кар Precept.

Новый Polestar Precept – спортивный седан, достигающий свыше 5 м в длину при колесной базе в 3,1 м. Автомобиль обозначает отход от традиционного угловатого стиля Volvo – отныне модели Polestar будут иметь свой самобытный дизайн. Разработчики сделали упор на аэродинамику, поэто-

му у Precept вытянутый силуэт с заостренным «носом» и аркообразной крышей. Тоненькие «двухэтажные» фары – светодиодные, а капот выполнен профилированным. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Вместо зеркал заднего вида – три камеры, причем одна из них даже заменяет заднее стекло (его попросту нет). Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона Polestar Precept широко используются материалы, полученные путем вторичной переработки. Например, отделка сидений изготовлена из старых пласти-

ковых бутылок, а коврики – из рыбацких сетей. Кроме того, часть деталей напечатана на 3D-принтере. Крыша выполнена полностью прозрачной, поэтому внутри светло.

Показания приборов выведены на 12,5-дюймовый жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлен 15-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. В салоне установлены четыре отдельных спортивных сиденья, разделенных консолями с подлокотниками.

Характеристики Polestar Precept не разглашают, но известно, что это электромобиль с двумя моторами.





BMW

предвестник нового электр



i4

омобиля









В скором времени появится целое новое «семейство» электромобилей BMW. Для них разрабатывают новую модульную платформу. Первенцем в этой линейке станет BMW i4 и теперь представлена его предсерийная версия.

Новый BMW i4 – обтекаемый спортивный седан размером с 3 Series. У него вытянутый силуэт с длинным капотом, изогнутой крышей и укороченной задней частью. Хотя перед нами электромобиль, спереди у него – огромная фальшрадиаторная решетка. К слову, она прячет датчики систем активной безопасности. Раскосые фары – полностью

светодиодные, а передний бампер получился довольно-таки агрессивным. Колесные диски призваны улучшить аэродинамику. У i4 большие углы наклона стоек крыши и слегка заостренная крыша багажника.

В отделке салона BMW i4 сочетаются белые ткань и кожа, а полностью прозрачная крыша делает его светлее. Также внутри присутствуют многочисленные медные вставки. Светодиодная подсветка меняет цвет в зависимости от выбранного режима езды (их всего три). Цифровая панель приборов и экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок на изогнутом

дисплее. На центральном тоннеле сгруппированы сенсорные кнопки и оригинальный хрустальный селектор трансмиссии.

Два электромотора (по одному на ось) суммарно развивают 530 л. с. BMW i4 способен разогнаться до 100 км/ч за 4 с, а его максимальная скорость превышает 200 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 80 кВт·ч обеспечивает запас хода в 600 км.

Новый BMW i4 поступит в продажу с 2021 года. Электромобиль BMW будут выпускать на обновленном предприятии в Мюнхене.





Renault

электромобиль-трансформер



Morphoz

ер









В нынешнем году Женевский автосалон отменен из-за эпидемии коронавируса, но автопроизводителям это не мешает презентовать заранее подготовленные новинки. Так, в Renault показали оригинальный концепт-кар Morphoz, который должен был дебютировать именно в Женеве.

Главная изюминка Renault Morphoz – в возможностях его трансформации. По сути, это два автомобиля в одном. В городском режиме вседорожник достигает 4,4 м в длину при колесной базе в 2,73 м. Если же нужно отправиться в дальнее путешествие, то его удлиняют до 4,8 м, а колесная база вырастает до 2,93 м. Трансформация происходит на специальных зарядных станциях, причем процесс не занимает много времени.

Независимо от режима, Renault Morphoz выглядит стремительно благодаря вытянутому силуэту с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и большими углами наклона стоек крыши. Тоненькие фары и фонари растянуты на всю ширину кузова. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют.

В салоне рулю приплюснут сверху и снизу и снабжен дисплеем. Еще один экран занимает большую часть передней панели, а все кнопки выполнены сенсорными. Предусмотрен искусственный интеллект, распознающий владельца издали благодаря его смартфону. Мультимедийная система снабжена голосовым и жестовым управлением, а также Интернетом 5G, а вместо

зеркал заднего вида – камеры.

Внутри установлены четыре отдельных кресла, причем сиденье переднего пассажира может разворачиваться. В режиме Travel электромобиль становится просторнее, а его багажник – больше.

Кроме того, для дальних поездок устанавливается более мощный электромотор (218 л. с. против 136), а емкость аккумуляторной батареи возрастает с 40 до 90 кВт·ч. Запас хода в последнем случае – около 700 км. Предусмотрена функция беспроводной зарядки электромобиля, а еще он может подключаться к дому в качестве дополнительного источника электроэнергии.





Hyundai i

третье поколение



20





Первый Hyundai i20 появился в 2008 году, как преемник хетчбэка Getz. Модель создавали специально для Европы и ее третье поколение точно так же рассчитано на рынок Старого света.

Новый Hyundai i20 подрос до 4040 мм в длину и 1764 мм в ширину при колесной базе в 2580 мм. Хетчбэк радикально изменился и стал гораздо привлекательнее на вид. Передняя часть выполнена в стиле младшего Hyundai i10 и седана Sonata: капот слегка изогнут, а широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика теперь может быть и полностью светодиодной. Боковины стали более рельефными, а оконная линия теперь кли-

новидная. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а фонари растянuty на всю ширину кузова. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

В салоне появились яркие вставки, а оформление передней панели напоминает жалюзи. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей, а к центральной панели крепится 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Hyundai i20 стал просторнее, а объем его багажника увеличен до 351 л. Среди доступных для хетчбэка опций появились беспроводная зарядка для смартфонов, системы слежения за «слепыми» зонами и распоз-

навания дорожных знаков.

Двигатели Hyundai i20 перешли в наследство от предшественника. Начальным является 1,2-литровая 84-сильная атмосферная «четверка». Трехцилиндровые турбомоторы объемом 1,0 л по-прежнему развивают 100 и 120 л. с., но стали экономичнее благодаря небольшой 48-вольтовой гибридной установке. Хетчбэк получит новую 6-ступенчатую механическую трансмиссию и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Новый Hyundai i20 поступит в продажу в Европе с весны. Стоимость хетчбэка составит примерно от 13 500 евро.







Volkswagen



gen Caddy

НОВЫЙ уровень







Появившийся в 1980 году Volkswagen Caddy был коммерческой версией хэтчбэка Golf. Постепенно модель эволюционировала в мини-вэн и теперь увидело мир уже пятое ее поколение.

Новый Volkswagen Caddy теперь построен на модульной платформе MQB, как и Golf VIII. Автомобиль подрос и теперь стандартная версия достигает 4502 мм в длину при колесной базе в 2755 мм, а удлиненная – 4850 и 2970 мм, соответственно. Как и прежде, Caddy предлагают в грузовом и пассажирском вариантах.

Дизайн Volkswagen Caddy стал более выразительным – с удлиненным капотом, рельефными боковинами и уменьшенным углом наклона лобового стекла. Передняя часть выглядит свежо и современно благо-

даря сотовой решетке воздухозаборника в бампере и продолговатым светодиодным фарами. Сдвижные боковые двери и дверь багажника теперь могут быть оснащены электроприводом. У Caddy также улучшена аэродинамика – коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30.

В салоне существенно улучшили материалы отделки, а рулевое колесо знакомо по тому же Volkswagen Golf VIII. У него же позаимствовали цифровую панель приборов, доступную в более дорогих версиях. На центральной панели установлен сенсорный дисплей с диагональю 6,5, 8,25 либо 10 дюймов. Часть переключателей аудиосистемы и климат-контроля также стали сенсорными. Стояночный тормоз теперь электромеханический. Caddy стал просторнее

внутри, а длиннобазый вариант, как и ранее, может быть семиместным.

Перечень опций существенно расширен и теперь включает систему доступа без ключа, панорамную крышу, а также технологии автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон и даже полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат 1,5-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 116 и 130 л. с., а также 2,0-литровые турбодизели на 75, 102 и 122 л. с. А вот электромобиля больше не будет – его место займет Volkswagen ID.Buzz Cargo.

Новый Volkswagen Caddy поступит в продажу с июля по цене примерно от 21 тыс. евро.





Audi A

четвертая глава



A3





Марка Audi пришла в С-класс с моделью А3 в 1996 году. Хетчбэк позиционируется, как более дорогой и роскошный собрат Volkswagen Golf. Совсем недавно дебютировал новый Golf VIII и теперь пришла очередь для четвертого поколения Audi А3.

Отныне хетчбэк будет исключительно пятидверным, а позже добавят еще и седан. Новый Audi А3 сохранил платформу предшественника и колесная база осталась неизменной – 2640 мм. Длина при этом выросла до 4340 мм, а ширина – до 1820 мм. Дизайн автомобиля стал выразительнее – с мускулистыми расширенными крыльями и увеличенным углом наклона задних стоек крыши. Фирменная широкая решетка ради-

атора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а фонари стали тоньше.

В салоне Audi А3 улучшены материалы отделки, а цифровая панель приборов и 10,1-дюймовый сенсорный дисплей стали частью базового оснащения. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло. Хетчбэк стал немного просторнее внутри, а вот объем багажника остался на прежнем уровне – 380 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними сиденьями. У всех А3 теперь есть системы автоматического торможения и контроля полосы движения, а среди опций появилась технология полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат 1,5-литровый 150-сильный бензиновый турбомотор с отключаемыми цилиндрами 2,0-литровые турбодизели мощностью 116 и 150 л. с. Для Audi А3 доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Позже линейку расширят более мощные версии, а некоторым А3 предложат полный привод. Кстати, у начальных модификаций задняя подвеска будет торсионная, а у вариантов мощностью 150 л. с. и выше – многорычажная. Среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Новый Audi А3 поступает в продажу с марта. Известно, что в Европе 1,5-литровый вариант будет стоить 28 900 евро.





Citr



roën Ami

для юных автолюбителей





Когда год назад дебютировал концепт-кар Citroën Ami One, мало кто мог поверить, что этот городской электро-автомобиль станет серийным. Тем более, учитывая его концепцию небольшого маломощного автомобиля, для управления которым не нужны права. Однако в Citroën все же рискнули вывести Ami на рынок.

Новый Citroën Ami – небольшой двухместный автомобиль длиной всего 2,41 м, шириной 1,39 м и высотой 1,52 м. Весит он лишь 485 кг. У автомобиля выразительный дизайн с разнесенными по углам кузова колесами и выраженными колесными арками. Круглые фары и фонари выполнены в ретро-стиле. Ami даже сохранил ассиметричные двери концепт-кара: правая открывается традиционно, а левая – против движения.

Салон получился весьма лаконичным – даже вместо дверных ручек предусмотрены петли. Разбавить отделку можно яркими



разноцветными вставками. Крыша полностью прозрачная. Руль плоский снизу, а показания приборов выведены на небольшой дисплей. На центральной панели предусмотрено специальное крепление для смартфона, который выполняет роль экрана мультимедийной системы. За спинками сидений предусмотрен багажник, еще одна ниша для чемодана расположена на месте перчаточного ящика.

Электромотор мощностью 8 л. с. разгоняет Citroën Ami до 45 км/ч – максимально разрешенной скорости для подобных автомобилей. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 5,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 70 км, а зарядить электромобиль можно всего за 3 часа.

Новым Citroën Ami можно управлять без прав с 14 лет во Франции и с 16 лет – в других странах Евросоюза. Купить электромобиль можно за 6000 евро, хотя есть и альтернативный вариант – лизинг за 20 евро в месяц с предоплатой в 2644 евро.





Fiat 500

полная электрификация









Fiat 500 – культовая итальянская модель, причем особенно почитается ее второе поколение, появившееся в 1957 году. Собственно, именно его дизайн и стал образцом для возрожденного в 2007 году Fiat 500. Эта модель также стала популярной, но ее преемника жаждали. И вот наконец новый Fiat 500 представлен, причем теперь это исключительно электромобиль.

Автомобиль подрос до 3,63 м в длину, 1,69 м в ширину и 1,48 м в высоту. Как и прежде, помимо хэтчбека будет доступен и кабриолет со сдвижной крышей. Дизайн Fiat 500 стал современнее, хотя все равно чувствуется влияние знаменитого предка. У него знакомый силуэт, знакомая форма «носа» и характерные круглые фары, хотя

оптика теперь полностью светодиодная. Боковины украшены штампованными линиями, а фонари стали крупнее.

В салоне существенно улучшены материалы отделки и увеличено внутреннее пространство. Показания приборов теперь выведены на 7,0-дюймовый дисплей, а на центральной панели установлен 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UConnect 5. Ниже – широкий отсек для мелочи и кнопки в виде клавиш пианино. Между сиденьями появилась ниша для сумки. Традиционно предлагают широкие возможности для персонализации автомобиля.

Электромотор Fiat 500 развивает 118 л. с. и позволяет стартовать до 100 км/ч за 9 с и развивать 150 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 42 кВт·ч обе-

спечивает запас хода в 320 км. Зарядить электромобиль Fiat дома можно будет за 6 часов, а зарядка на 80% от быстрой станции займет 35 минут.

Поначалу летом в продажу поступит самый дорогой вариант La Prima с кожаным салоном, 17-дюймовыми дисками, адаптивным круиз-контролем, датчиками света и дождя, Wi-Fi, системами автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон. Всего выпустят 500 таких автомобилей стоимостью 37 900 евро. Позже появятся и более доступные версии. Кстати, нынешний Fiat 500 с бензиновым мотором еще некоторое время будут выпускать параллельно с новой моделью.





Skoda Oct

новый уровень



Skoda RS









С момента появления первой Skoda Octavia в линейке всегда присутствовала флагманская заряженная версия RS. Поскольку не так давно увидела мир полностью новая Skoda Octavia четвертого поколения, то теперь пришло время для ее заряженной модификации. Причем, теперь палитра версий Octavia RS будет более разнообразной.

Если точнее, то теперь у лифтбэка и универсала будет целых три двигателя на выбор. И первым дебютировал новый гибридный вариант модели. Его 1,4-литровый бензиновый турбодвигатель и электромотор вместе развивают 245 л. с. и 400 Н·м. Skoda Octavia RS разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с

и развивает 225 км/ч, а еще может проехать 60 км на электротяге.

Со временем появятся модификации с 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 245 л. с. и 2,0-литровым 200-сильным турбодизелем. Все они получат 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, а дизельной версии предложат еще и опционный полный привод.

Конечно же, подвеска и рулевое управление перенастроены, установлены и увеличенные тормозные диски. За доплату предлагают адаптивные амортизаторы.

Узнать Skoda Octavia RS нетрудно по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и аэродинамическому обвесу.

Кроме того, установлены 18-дюймовые легкосплавные диски, а у лифтбэка появился скромный задний спойлер.

Салон декорирован алькантарой, появились и вставки «под карбон». Рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод скошен снизу. У цифровой панели приборов – особая графика. Также предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Новая Skoda Octavia RS должна была дебютировать на Женевском автошоу, но из-за его отмены презентацию сделали виртуальной. Продажи заряженной модификации в Европе стартуют с лета по цене примерно от 36 тыс. евро.





Mercedes-B



Mercedes-Benz E-Class

ОСВЕЖЕНИЕ





Mercedes-Benz E-Class – одна из важнейших моделей немецкой марки. С 1946 года выпущено уже свыше 14 миллионов этих не самых дешевых автомобилей. Нынешнее поколение E-Class выпускают с 2016 года, и теперь оно прошло модернизацию.

Одновременно освежены седан и универсал Mercedes-Benz E-Class, а также вариант повышенной проходимости All-Terrain. Переднюю часть обновили в духе Mercedes-Benz CLS. Автомобили получили новую решетку радиатора с большой трехлучевой звездой и слегка раскосые светодиодные фары. Несколько изменены бамперы, а у седана установлена новая крышка багажника. Сза-

ди бросаются в глаза современные стреловидные фонари, соединенные хромированной накладкой. Версии от AMG узнаются по особой решетке радиатора и аэродинамическому обвесу.

В салоне, в первую очередь, обращает на себя внимание новое рулевое колесо необычного дизайна. У всех Mercedes-Benz E-Class теперь цифровая панель приборов, сгруппированная в один блок с сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Экраны, кстати, новые – с диагональю 10,25 либо 12,3 дюйма. На центральной панели обновлены переключатели, а вот циферблат часов пропал. Среди опций появился улучшенный адаптивный круиз-контроль.

Для Mercedes-Benz E-Class предлагают на выбор бензиновые турбомоторы мощностью 156-435 л. с., а также турбодизели мощностью 160-330 л. с. Новичком стала 2,0-литровая 272-сильная бензиновая «четверка», дополненная небольшой 20-сильной гибридной установкой. Все версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату доступны полный привод, адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска.

Новый Mercedes-Benz E-Class начнут продавать в Европе с мая. Стоимость модели стартует с 47 тыс. евро. Позже обновят заряженный Mercedes-AMG E63.





Peugeot

НОВЫЙ СЕГМЕНТ ДЛЯ МАРКИ



Landtrek





Peugeot открыли для себя сегмент больших полноприводных пикапов. Ранее в линейке французской марки не было подобных моделей, а теперь представлен новый Peugeot Landtrek.

Peugeot Landtrek – классический пикап длиной 5,3 м и грузоподъемностью до 1,2 тонны. Предложены версии с двухдверной и четырехдверной кабиной, а длина грузовой платформы может достигать 1,63–2,43 м. Дизайн выдержан в духе современных Peugeot – с широкой трапецевидной решеткой радиатора и характерными ходовыми огнями в виде клыков. У пикапа выраженные мускулистые крылья и рельефные боковины, а задний бампер в более дорогих версиях хромирован. Кстати, задний борт может опускаться на 180° вниз.

Стиль легковых Peugeot просматривается и в салоне Landtrek. Рулевое колесо двухспицевое, а к водителю повернут большой 10-дюймовый сенсорный дисплей, как у Peugeot 508. Между циферблатами приборов размещен цветной экран бортового компьютера. Интересно, что можно выбрать два отдельных передних кресла или трехместный диван. Задние же сиденья можно сложить для перевозки дополнительной поклажи.

Как для «рабочей лошади», комплектация Peugeot Landtrek может быть весьма богатой. Среди опций есть двухзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, система контроля полосы движения, жесткий диск на 10 Гб.

На выбор предложены 2,4-литровый бен-

зиновый турбомотор мощностью 210 л. с. и 1,9-литровый 150-сильный турбодизель. Обе версии могут буксировать трехтонный прицеп. Дизельный вариант расходует 7,8 л/100 км в смешанном цикле.

Peugeot Landtrek комплектуют 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией, задним или полным приводом. У версий со всеми ведущими колесами есть понижающая передача и электронная блокировка заднего дифференциала. Дорожный просвет в разных версиях составляет 214–235 мм и пикап вполне может преодолевать броды глубиной до 60 см.

Новый Peugeot Landtrek поступит в продажу с конца года. Цена пикапа в базовой версии составит около 25 тыс. долларов.





Chevrolet

вседорожная альтернатива



et Menlo

Bolt





До недавнего времени в электрической линейке Chevrolet был только компактный мини-вэн Bolt. Теперь же в ней пополнение – представлена модель повышенной проходимости Menlo.

Новый Chevrolet Menlo – серийная версия концепт-кара FNR-X. Автомобиль достигает 4665 мм в длину и 1813 мм в ширину и 1538 мм в высоту при колесной базе в 2660 мм. У него весьма атлетичный дизайн с длинным профилированным капотом и выраженными мускулистыми передними крыльями. «Нос» автомобиля слегка заострен, а продолговатые фары получили светодиодные лампы. Нижняя часть кузова прикрыта защитными

пластиковыми накладками. Задние стойки крыши наклонены на большой угол и напоминают акульки плавники, а рельефная пятая дверь прикрыта спойлером.

Оформление салона Menlo выдержано в духе электрического собрата Chevrolet Bolt – передняя панель выполнена V-образной, а отделка – двухцветная. Показания приборов выведены на 8,0-дюймовый дисплей, а к центральной панели сверху прикреплен большой 10,1-дюймовый сенсорный экран. Известно, что со сложенными задними сиденьями объем багажника равен 1077 л.

Среди доступных для Chevrolet Menlo опций – большая панорамная крыша, функ-

ция доступа в салон со смартфона, парковочный автопилот. Также предложены системы автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон.

Хетчбэк повышенной проходимости оснащен электромотором мощностью 150 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 350 Н·м. Аккумуляторная батарея емкостью 52,5 кВт·ч обеспечивает запас хода в 410 км, а подзарядить ее на 80% от быстрой станции можно за 40 минут.

Новый Chevrolet Menlo уже поступил в продажу в Китае, где наладили его производство. Электромобиль получился весьма доступным – от 22 740 долларов.





Hyundai

седьмое поколение



Elantra









Hyundai Elantra представляет корейскую марку в С-классе с 1990 года и уже выпущено свыше 10 миллионов автомобилей. К 30-летию модели представили уже седьмое ее поколение и даже эпидемия коронавируса не заставила перенести презентацию.

Hyundai Elantra построен на новой платформе K3 и подрос до 4676 мм в длину и 1826 мм в ширину при колесной базе в 2720 мм. А вот высоту уменьшили, да и профиль стал стремительнее – с аркообразной крышей и клиновидной оконной линией. Передняя часть с огромной решеткой радиатора и стреловидными фарами выполнена в духе старшего седана Sonata. Оптика может быть и светодиодной. Боковины стали профилированные, а крышка багаж-

ника теперь заострена. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне улучшены материалы отделки, а четырехспицевый руль позаимствовали у того же Sonata. В более дорогих версиях приборная панель цифровая и установлен большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. А еще за доплату доступна подсветка с 64 разными цветами. Водитель и передний пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Также известно, что салон стал просторнее.

Базовая комплектация Hyundai Elantra пополнилась камерой заднего вида, системами автоматического торможения, контроля полосы движения и усталости водителя. Среди опций появились беспроводная зарядка для смартфонов, адаптивный кру-

из-контроль и технология полуавтономного движения.

Бензиновый 2,0-литровый двигатель на 150 л. с. остался прежним, но теперь работает с бесступенчатым вариатором. А вот 1,6-литровый мотор дополнили гибридной установкой от Hyundai Ioniq и Kia Niro: общая мощность составляет 141 л. с. и в этом случае установлена 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Кроме того, разработчики утверждают, что ходовая седана теперь рассчитана на более активных водителей.

Новый Hyundai Elantra начнут продавать с четвертого квартала 2020 года. Начальная стоимость седана в США составит около 20 тыс. долларов.





Kia C



adENZA

освежение





Седан Kia C выпускают с 2010 года и в иерархии корейской марки он занимает нишу между моделями Optima Quoris. Сейчас у него появилась более спортивная альтернатива – Kia Stinger, но Cadenza продолжают выпускать и седан второго поколения модернизировали.

Дизайн Kia Cadenza постарались сделать выразительнее. Во внешнем виде по-прежнему преобладают плавные формы, но передняя часть теперь выделяется благодаря новой широкой «пасти» решетки радиатора. Фары, наоборот, стали более узкими и теперь полностью светодиодные. Оригинально

смотрятся изогнутые ходовые огни. Для Cadenza предлагают новые легкосплавные диски диаметром 18 и 19 дюймов. Сзади установлены новые фонари, растянутые на всю ширину кузова.

В салоне Kia Cadenza полностью заменена передняя панель. Седан получил новые циферблаты приборов, большой 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы и иные переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля.

В базовой версии теперь есть система доступа без ключа, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического замед-

ления, слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Перечень опций дополнили отделка дорогой кожей Nappa и светодиодная подсветка салона.

Как и ранее, Kia Cadenza оснащают 3,3-литровым бензиновым V6 мощностью 290 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. У седана доработана задняя подвеска и усилена шумоизоляция салона.

Новый Kia Cadenza поступит в продажу с лета. Стоимость автомобиля в США стартует с 33 тыс. долларов.





Hyundai

освежение



Hyundai i30





Hyundai i30 представили в 2007 году, как первую модель марки, спроектированную в Европе. Большую часть этих автомобилей выпускают на предприятии в Чехии. С 2016 года в производстве третье поколение Hyundai i30 и теперь его обновили.

Одновременно модернизацию прошли хэтчбэк, универсал и лифтбэк Hyundai i30. Автомобили стали выразительнее на вид и выглядят в духе старшего Sonata и младшего Hyundai i20. Увеличенная трапецевидная решетка радиатора сочетается с новыми раскосыми фарами, которые могут быть светодиодными за доплату. У i30 изменены бамперы, а сзади обращают на себя внима-

ние свежие фонари. Также предложен вариант N Line с аэродинамическим обвесом и 18-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне улучшены материалы отделки и предложены новые цветовые схемы оформления. В более дорогих версиях теперь доступна цифровая панель приборов, а диагональ сенсорного дисплея увеличили до 10,25 дюймов. Список опций пополнили беспроводная зарядка для смартфона, система удержания в полосе движения и доработанная технология мониторинга «слепых» зон.

Линейка двигателей также претерпела изменения. На смену 1,4-литровым бензи-

новым моторам пришли новые 1,5-литровые: атмосферная «четверка» мощностью 110 л. с. и турбированная на 160 л. с. Более мощная версия, а также 1,0-литровый 120-сильный турбомотор могут быть дополнены небольшой 48-вольтной гибридной установкой. Турбодизель объемом 1,6 л теперь предложен в модификациях на 115 и 136 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Новый Hyundai i30 поступит в продажу в Европе с лета. Стоимость хэтчбэка стартует с 18 тыс. евро.





Suzuki Ignition

модернизация



Ignis





Первый Suzuki Ignis 2000 года был одной из самых компактных полноприводных моделей на рынке. В 2008 году сняли с производства, однако семь лет спустя возродили. Теперь автомобиль прошел плановую модернизацию.

Suzuki Ignis отличается подтянутым профилем с короткими свесами кузова и высоким клиренсом. У него массивные бамперы и расширенные колесные арки, а у стоек крыши малые углы наклона. Узнать освеженную модель можно, прежде всего, по новой решетке радиатора в ретро-стиле. Крупные фары дополнены U-образными

светодиодными ходовыми огнями. Также появилась новая вседорожная версия с более выразительным передним бампером. Сзади в бампере убрали черную вставку, а по краям кузова установлены обновленные трапецевидные фонари.

В салоне улучшен пластик на передней панели, а сиденья обшиты новой тканью. У Suzuki Ignis новая комбинация приборов с серебристыми циферблатами. Центральная панель в более дорогих версиях увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы, а клавиши на ней напоминают авиационные тумблеры. В задних

дверях появились карманы. Базовую комплектацию дополнили подогрев сидений, датчик света и система автоматического торможения.

Suzuki Ignis по-прежнему оснащен 1,2-литровым 91-сильным бензиновым двигателем, дополненным 48-вольтовой гибридной установкой. На выбор доступны 5-ступенчатые механическая и роботизированная трансмиссии, а за доплату, как и ранее, предложен полный привод.

Пока новый Suzuki Ignis показали в Японии, но вскоре его привезут и в Европу. Стоимость базового хэтчбека составит около 12,5 тыс. евро.





Aston Martin Speedster



artin V12



трековый спортсмен



Aston Martin в последние годы прославился своими эксклюзивными лимитированными моделями вроде баснословно дорогого One-77 или DBS Zagato. Продолжает эту традицию новый Aston Martin V12 Speedster, созданный для трека.

Кабриолет Aston Martin V12 Speedster очень напоминает спортпрототипы 50-х годов и, в частности, знаменитый Aston Martin DBR1, победивший в Ле-Мане. У него длинный капот, а салон максимально сдвинут назад. Фирменная широкая радиаторная решетка сочетается с каплевидными све-

тоидными фарами. На капоте и в боковинах предусмотрены вентиляционные «жабры». Лобовое стекло отсутствует – его заменяет небольшой козырек. За спинками сидений установлены обтекатели, прячущие дуги безопасности и ниши для хранения гоночных шлемов. Сзади обращает на себя внимание





изогнутый спойлер, подчеркнутый тоненькими диодными фонарями.

Все кузовные панели теперь карбоновые, углеволокно вместе с кожей и алькантарой использовано и во внутренней отделке. Вместо дверных ручек – петли. Компактное рулевое колесо со скошенным снизу ободом

и цифровая панель приборов знакомы по Aston Martin DBS Superleggera, а вот центральную панель с кнопочным селектором трансмиссии позаимствовали у купе Vantage. Вместо перчаточного ящика – съемная кожаная барсетка. Водитель и пассажир сидят в ковшеобразных креслах и разделены, как

в старинных гоночных автомобилях.

Под капотом установлен 5,2-литровый турбированный V12 от того же DBS Superleggera, но его мощность уменьшена до 700 л. с., а максимальный крутящий момент – до 753 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а





максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. Специально для Aston Martin V12 Speedster разработана особая выхлопная система.

Кабриолет оснащен дифференциалом

повышенного трения и адаптивные амортизаторы. Также установлены карбоново-керамические тормоза и 21-дюймовые кованые диски с креплением центральной гайкой.

Новый Aston Martin V12 Speedster выпустят

ограниченной серией из 88 автомобилей. Стоимость трекового кабриолета – миллион долларов.



Технические характеристики Aston Martin V12 Speedster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Колесная база, мм	2805
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	700 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	753 при 1800-5000
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
Размер шин	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	300
Стоимость автомобиля в Европе, евро	1 000 000

Bentley M Bacalar

ЭКСКЛЮЗИВ ДЛЯ ИЗБРАННЫХ



Mulliner









Лондонское кузовное ателье Mulliner известно с XVIII века, только если изначально оно делало кареты, то в последние сто лет занимается автомобилями Bentley. В Лондоне создают самые эксклюзивные версии моделей британской марки – такие, как новый Bentley Mulliner Bacalar.

Кабриолет Bentley Mulliner Bacalar построен на базе модели Continental GT, но имеет с ней ни одной общей детали. С виду он немного напоминает концепт-кар Bentley EXP 100. У автомобиля очень длинный капот и заостренная задняя часть. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с круглыми светодиодными фарами. Передний бампер дополнен широким воздухозаборником, также предусмотрены «жабры» на капоте и в боковинах. Двери и крылья выполнены из карбона. Профиль подчеркивают 22-дюймовые легкосплавные диски. За спинками сидений предусмотрены обтека-





тели, прячущие дуги безопасности. Расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и дорогая шерсть, а передняя панель декорирована деревом. Причем, в Bentley решили не рубить деревья, а выбрать те, которые сами упали и веками пролежали в болотах (такое дерево считается особым шиком). Специально для Mulliner Bacalar создали руль со скошенным снизу ободом. С ретро-стилем сочетается современная цифровая панель.

Водитель и пассажира разделяет высокая наклоненная центральная консоль. Венчает ее сенсорный дисплей, который в неактивном состоянии прикрывается крышкой с циферблатами дополнительными приборами. Ниже установлены дорогие часы, а рычаг трансмиссии окружен множеством кнопок. Спортивные сиденья дополнены электроприводом, подогревом и вентиляцией. За ними предусмотрены ниши, куда помещается набор фирменного багажа.

Bentley Mulliner Bacalar оснащен доработанным 6,0-литровым турбированным W12

мощностью 659 л. с. и с пиковым крутящим моментом в 900 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает около 3,5 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч.

В паре с двигателем работает 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Кабриолет является полноприводным, а также получил пневмоподвеску и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Всего выпустят лишь 12 Bentley Mulliner Bacalar. Стоимость эксклюзивного кабриолета – 1,72 миллиона евро.

Технические характеристики Bentley Mulliner Bacalar

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Колесная база, мм	2851
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	659 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	900 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	>320
Стоимость автомобиля в Европе, евро	1 720 000

Cupra For

первенец новой марки



ormmentor









Спортивное подразделение Cupra выпускает заряженные версии моделей Seat с 1996 года. Не так давно его выделили в отдельную марку, причем в ее линейке теперь будут и отдельные самостоятельные модели. Первенцем собственной разработки стал внедорожник Cupra Formentor.

Новый Cupra Formentor достигает 4450 мм в длину, 1839 мм в ширину и 1511 мм в высоту при колесной базе в 2680 мм. Автомобиль построен на платформе MQB и является близким родственником Seat Leon и Ateca.

Внедорожник привлекает внимание выразительным мускулистым дизайном с длинным капотом, высокой изогнутой оконной линией и аркообразной крышей. Широкая трапецевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В бампере заметен широкий воз-

духозаборник. У внедорожника профилированные капот и боковины, а задние крылья расширены. Стандартными являются 19-дюймовые колесные диски. Рельефная пятая дверь прикрыта небольшим спойлером, а на всю ширину кузова растянуты фонари. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Отделка салона Cupra Formentor разбавлена бронзовыми вставками, а педали украшены металлическими накладками. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Вместо рычага трансмиссии – небольшой селектор. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 12-дюймовым сенсорным экраном. Спортивные сиденья обшиты кожей во всех Formentor. Объем багажника равен 450 л. Среди опций есть адаптивный круиз-контроль и система контроля «слепых» зон.

На выбор предложат две версии Cupra Formentor. Бензиновый вариант оснащен 2,0-литровым 310-сильным турбомотором. Альтернатива – заряжаемый гибрид с 1,4-литровой турбированной бензиновой «четверкой» и электромотор общей мощностью 245 л. с. До 50 км автомобиль способен преодолеть на электротяге.

Все Cupra Formentor укомплектованы 7-ступенчатой коробкой переключения передач с двумя сцеплениями DSG и полным приводом. Автомобиль также оснастили адаптивными амортизаторами и технологией изменения настроек двигателя и трансмиссии.

Новый Cupra Formentor от Seat поступит в продажу с четвертого квартала 2020 года. Стоимость внедорожника составит примерно от 40 тыс. евро.





Технические характеристики Cupra Formentor

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4450/1839/1511
Колесная база, мм	2680
Объем багажника, л	450
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2000-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	245/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	40 000 – 50 000

Genes

смена поколений



is G80









Genesis начинал как отдельная премиум-линейка в модельном ряду Hyundai и его первенцем стал седан Е-класса. Теперь это отдельная марка, и ее палитра моделей постепенно расширяется. Дебютировал и Genesis G80 нового поколения – прямой наследник самого первого Hyundai Genesis.

Genesis G80 построен на новой платформе, как и вседорожник GV80. Длина (4995 мм) и колесная база (3010 мм) остались на прежнем уровне, но при этом за счет использования алюминиевых сплавов автомобиль стал легче сразу на 125 кг – 1785 кг в базовой версии.

Внешний вид Genesis G80 выдержан в новом стиле марки – с огромным «клювом» решетки радиатора и тоненьким разделенным фарами и фонарям со светодиодной оптикой. В схожем стиле выполнены и по-

вторители поворотов в передних крыльях. У седана длинный капот и аркообразная линия крыши, а в крышку багажника интегрирован заостренный спойлер.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Новый Genesis G80 получил большой двухспицевый руль и оригинальный круглый селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлен широкий 14,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду стало просторнее.

У всех G80 – 10 подушек безопасности, а среди опций есть подогрев вентиляции кресел обоих рядов, трехзонный климат-контроль, парковочный автопилот с дистан-

ционным управлением, адаптивный круиз-контроль, пара мониторов для задних пассажиров. Также предложены системы автоматического торможения, контроля «слепых» зон и полуавтономного движения.

Genesis G80 будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,5 л (304 л. с.) и 3,5 л (375 л. с.), а также 2,2-литровым турбодизелем мощностью 210 л. с. У всех модификаций 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а привод может быть задним либо полным. За доплату предложены адаптивные амортизаторы с функцией сканирования дороги перед автомобилем.

Новый Genesis G80 уже продается в Южной Корее, а в других странах его представят во второй половине 2020 года. Стоимость седана составит примерно от 45 тыс. долларов.





Технические характеристики Genesis G80

Тип кузова	седан
Число дверей/мест	4/5
Снаряженная масса, кг	1785
Длина/ширина/высота, мм	4955/1925/1465
Колесная база, мм	3010
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2499
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	304 при 3800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	430 при 1650-4000
Трансмиссия	
Тип привода	Задний или полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт	10
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долларов	45 000 – 65 000

Koenigsegg Gemera

оригинальность по-шведски



egg





EMER2





Camera





Небольшая шведская компания Koenigsegg вот уже более 25 лет выпускает эксклюзивные и очень быстрые спортивные автомобили. До недавнего времени все ее модели были двухместными, но теперь ситуация меняется – представлен четырехместный Koenigsegg Gemera. И он получился очень оригинальным.

Туристическое купе Koenigsegg Gemera достигает 4975 мм в длину, 1988 мм в ширину и 1295 мм в высоту при колесной базе в 3000 мм. Автомобиль отличается элегантным дизайном с длинным капотом, аркообразной крышей и высокой оконной линией. У него выраженный «нос» и продолговатые фонари, а в переднем бампере и боковинах заметны небольшие воздухозаборники. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Задняя часть слегка заострена, а выхлопные трубы расположены очень нестандартно – по бокам от стекла. В конструкции широко использован карбон – из него выполнены даже колесные диски.





Как и у всех Koenigsegg, двери поднимаются вверх, но здесь они очень большие – чтобы облегчить доступ на второй ряд. В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и карбон. Показания приборов выведены на небольшой дисплей, закрепленный на рулевой колонке и вращающийся вместе с рулем. Само рулевое колесо небольшое и приплюснуто сверху и снизу.

Внутри установлены четыре отдельных спортивных кресла, разделенных высокой консолью. На первом и втором ряду есть отдельные сенсорные экраны, а также подстаканники с функцией охлаждения и подогрева напитков. Комплектация также вклю-

чает трехзонный климат-контроль, Wi-Fi, электропривод передних сидений, две беспроводные зарядки для смартфонов, аудиосистему с 11 динамиками.

У Koenigsegg Gemera сложная гибридная установка, состоящая из 2,0-литрового бензинового трехцилиндрового турбодвигателя на 600 л. с. и трех электромоторов (одного спереди и двух сзади), суммарно развивающих еще 1100 л. с. Комбинированная мощность – 1700 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 3500 Н·м. Купе способно разогнаться до 100 км/ч за 1,9 с и развить 400 км/ч. Это самый быстрый в мире четырехместный автомобиль.

Вместе с тем, 50 км Gemera может проехать на электротяге, причем со скоростью до 300 км/ч. В качестве топлива для турбомотора может использоваться этанол E85.

Коробки переключения передач, как таковой, нет – ее заменяет специальная гидравлическая муфта. Новый Koenigsegg Gemera полноприводной и оснащен системой векторизации тяги. Кроме того, у него управляемые задние колеса.

Всего выпустят лишь 300 Koenigsegg Gemera, хотя по меркам шведской марки это немало. Стоимость столь нестандартного автомобиля составит 1,7 миллиона евро.

Технические характеристики Koenigsegg Gemera

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Длина/ширина/высота, мм	4975/1988/1295
Колесная база, мм	3000
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1996
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (3)
Суммарная мощность, л. с.	1700
Суммарный крутящий момент, Н·м	3500
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	гидравлическая муфта
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	1,9
Максимальная скорость, км/ч	400
Запас хода на электротяге, км	50
Стоимость автомобиля, евро	1 700 000

McLaren

легкий и быстрый



765 LT









McLaren 720S – сейчас является одной из ключевых моделей в широкой и разнообразной линейке британской марки. Автомобиль получился очень неплохим, но его создатели не собираются почивать на лаврах и подготовили еще более мощный его вариант **McLaren 765 LT**.

Новый McLaren 765 LT продолжает традицию специальных версий марки с удлинённым кузовом. Такое решение призвано улучшить аэродинамику и устойчивость на высоких скоростях. Подобные McLaren строят с 1996 года, причем изначально их создавали для гонок. Новичок стал длиннее на 57 мм, но при этом облегчен на 80 кг, прежде всего, за счет более широкого использования карбона (из него теперь выполнены почти все кузовные панели) и замены заднего стекла поликарбонатом.

Автомобиль привлекает внимание элегантным низким силуэтом со сдвинутым вперед салоном и заостренным «носом». В фирменном стиле выполнены узкие светодиодные фары. Двери поднимаются вверх, как и у всех серийных McLaren. С виду купе отличается от стандартной модели карбоновым обвесом и тремя широкими выхлопными трубами. Также у автомобиля увеличенное регулируемое антикрыло, которое обеспечивает большую прижимную силу и может служить аэротормозом.



В отделке салона использованы легкие карбон и алькантара, а при желании для снижения массы авто можно отказаться от климат-контроля и аудиосистемы. А вот 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мульти-

медиа остается, причем он дополнен функцией телеметрии, фиксирующая различные параметры автомобиля – кривую крутящего момента, время разгона до 100 км/ч, боковое ускорение. У McLaren 765 LT оригиналь-





ная цифровая панель приборов: в трековом режиме экран складывается и оставляет водителю только тоненький дисплей спидометра и тахометра. Купе получило новые ковшеобразные спортивные сиденья.

Обозначение модели указывает на возрастную до 465 л. с. мощность 4,0-литрового бензинового V8 с двойным турбонаддувом. Максимальный крутящий момент вырос до

800 Н·м при 5500 об/мин. С доработанной 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями McLaren разгоняется до 100 км/ч за 2,8 с, а до 200 км/ч – за 7,2 с. Максимальная скорость равна 330 км/ч.

McLaren 765 LT получил систему векторизации тяги и адаптивные амортизаторы, соединенные между собой трубками, по которым перетекает рабочая жидкость

(таким образом удастся регулировать жесткость амортизаторов в поворотах). Новые карбоново-керамические тормоза позаимствованы у экстремального McLaren Senna.

Новый McLaren 765 LT выпускают ограниченной серией из 765 автомобилей. Производство стартует в сентябре, а стоимость купе составит около 300 тыс. евро.

Технические характеристики McLaren 765 LT

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1203
Длина/ширина/высота, мм	4600/1930/1196
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	765 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	330
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	300 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Porsche 9

смена поколений



011 Turbo









Porsche 911 Turbo 1975 года стоял у истоков внедрения турбонаддува в автомобильную отрасль. Теперь, 45 лет спустя, турбомоторы встречаются даже на компактных и недорогих городских моделях и практически все Porsche 911 уже получили турбонаддув. Но Porsche 911 Turbo по-прежнему остается флагманом в линейке и теперь представили новое его поколение.

Новый Porsche 911 Turbo по-прежнему 3,8-литровой оппозитной «шестеркой» с двумя турбинами. Первым презентовали более мощный вариант Turbo S: теперь его двигатель развивает 650 л. с. и обладает 800 Н·м крутящего момента. С новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплени-

ями разгон до 100 км/ч занимает всего 2,7 с, а до 200 км/ч – 8,9 с. Максимальная скорость составляет 330 км/ч.

Конечно же, Porsche 911 Turbo полноприводной, причем предусмотрены задний и межосевой дифференциалы повышенного трения. Также предусмотрены управляемые задние колеса и адаптивные амортизаторы, а в качестве опции можно заказать карбоново-керамические тормоза.

Отличить новый Porsche 911 Turbo можно по увеличенным передним воздухозаборникам в переднем бампере и вентиляционным отверстиям в боковинах. Также у купе и кабриолета расширены задние крылья и установлено регулируемое антикрыло. Спереди установлены 20-дюймовые лег-

косплавные диски, а сзади – 21-дюймовые. Сзади заметны две широких выхлопных трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Автомобиль получил спортивное рулевое колесо и передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой. У дисплеев на панели приборов изменена графика. Комплектация включает матричные светодиодные фары, электропривод кресел и мощную аудиосистему Bose.

Porsche 911 Turbo S поступит в продажу в Европе по цене от 216 тыс. евро. Немного позже появится стандартный 620-сильный Turbo и он будет несколько дешевле.





Технические характеристики Porsche 911 Turbo

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4549/1900/1287
Колесная база, мм	2453
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3800
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	сзади, продольно
Расположение и количество цилиндров	6, оппозитно
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	650 при 6750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	800 при 2250-4000
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 315/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,7
Максимальная скорость, км/ч	330
Стоимость автомобиля в Европе, евро	216 400

Ford Kug

третье поколение



а





Ford Kuga пришел в сегмент компактных вседорожников в 2008 году. На североамериканском и китайском рынках модель продается под названием Ескаре. Всего уже выпущено свыше миллиона этих автомобилей и теперь эстафету принимает новый Ford Kuga третьего поколения.

Вседорожник построен на новой модульной платформе C2, которую также использует хэтчбек Ford Focus. Вседорожник подрос на 89 мм в длину (до 4614 мм) и на 44 мм в ширину (до 1883 мм), а его колесная база увеличена на 20 мм – до 2710 мм. При этом автомобиль сразу на 90 кг легче предшественника (весит от 1493 кг), а жесткость кузова увеличена на 10%.

Новый Ford Kuga серьезно изменился внешне и стал элегантнее на вид. В дизайне теперь преобладают плавные формы, а

крыша стала более покатой. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с овальными фарами. В более дорогих версиях оптика может быть светодиодной и адаптивной. Капот стал длиннее, оконную линию понизили, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. Фонари стали немного компактнее. Роскошную версию Vignale можно отличить по иной передней части, а спортивный вариант ST-Line узнается по аэродинамическому обвесу, увеличенному спойлеру на крыше и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

В салоне множество компонентов позаимствовали у родственного Focus, а материалы отделки улучшены. В Kuga Vignale использованы дорогая кожа и дерево, хотя и в базовой комплектации кожей обшита обод руля. Вместо рычага автоматической трансмиссии установлен круглый селектор.

Также в Vignale предусмотрена цифровая 12,3-дюймовая панель приборов тогда, как в других Kuga это опция и по умолчанию установлены традиционные циферблаты. Данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло.

К рельефной центральной панели Ford Kuga сверху крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше. В более дорогих версиях ниже появилась беспроводная зарядка для смартфонов.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, широкий диапазон настроек и у водителя кресла. Передние сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. В Ford Kuga Vignale они оснащены электроприводом и подогревом. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.



Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног стало на 35 мм больше, на столько же возрос и запас над головой. Кроме того, салон на 20 мм шире, а у задних сидений изменяется угол наклона и появилась горизонтальная регулировка. Объем багажника увеличен до 556 л в обычном состоянии и 1478 л – со сложенными задними креслами. Пол в отсеке выполнен двухсторонним. В Kuga Vignale пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовая комплектация Ford Kuga включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон и контроля полосы движения. Самый дорогой вариант Vignale добавляет двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, Wi-Fi, парковочный автопилот, 575-ваттную аудиосистему. В перечне опций значатся панорамная крыша, подогрев задних сидений, системы полуавтономного движения и распознавания дорожных знаков.

Ford Kuga получил полностью новые 1,5-литровые трехцилиндровые турбомо-









торы мощностью 120 и 150 л. с. У более мощной модификации крутящий момент составляет 240 Н·м и доступен в широком диапазоне 1600-4000 об/мин. Мотор довольно бодрый, да и с эластичностью у него все в порядке. Правда, работает он громко и не очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,7 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. Интересно, что один из цилиндров может отключаться в целях экономии. Расход топлива составляет 6,9 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 120 л. с., а 2,0-литровый мотор предложен в версиях на 150 и 190 л. с. У более мощного варианта приличный крутящий момент в 400 Н·м, доступен с 2000 об/мин. Это делает двигатель эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Он работает плавно и стал тише, чем у предшественника. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. В городе вседорожник расходует 5,7 л/100 км, а на трассе 4,5 л/100 км.

Интересно, что у Ford Escape линейка двигателей несколько иная: дизелей нет, 1,5-литровый бензиновый турбомотор развивает 182 л. с. и добавлена 2,0-литровая 250-сильная «четверка». А вот гибридные версии одинаковые по обе стороны океана. Обе они оснащены 2,5-литровым бензиновым двигателем и двумя электромоторами,

но в стандартного гибрида мощность равна 200 л. с., а у подзаряжаемого – 225 л. с. В последнем случае есть возможность проехать 56 км на электротяге.

Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия работает точнее, а ход рычага короткий. Впервые появился и 8-ступенчатый «автомат», радующий плавностью работы. Полный привод в Европе пока предложен только для 190-сильного турбодизеля.

Ford Kuga всегда отличался хорошо настроенным шасси и новое поколение модели – не исключение. Руль автомобиля точный и вполне информативный, а в спортивном режиме он становится острее. Крены в поворотах на удивление небольшие, но вместе с тем со стандартными 17-дюймовыми колесами езда комфортабельная даже на дорогах плохого качества. Разве что Kuga ST-Line с 19-дюймовыми дисками становит-

ся чуть жестче. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции и системе активного подавления звуков. Неплохие и тормоза Kuga: для замедления со 100 км/ч понадобится 37,5 м.

Новый Ford Kuga уже доступен в Европе, а его брата Escape продают в США. Вседорожник стоит от 26 300 евро, а цена Kuga Vignale значительно выше – от 38 400 евро.

Технические характеристики Ford Kuga

Тип кузова	Универсал	
Количество дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	1493	1665
Длина/ширина/высота, мм	4614/1883/1678	
Колесная база, мм	2710	
Колея передняя/задняя, мм	1678/1661	
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	
Объем багажника, л	556/1478	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1497	1997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	240 при 1600-4000	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/54	Дт/54
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	Подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая	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, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	225/65 R17	225/55 R19
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,7	8,7
Максимальная скорость, км/ч	195	208
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,9	5,7
загородный цикл	5,2	4,5
смешанный цикл	5,9	5,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	26 300 – 45 800	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

BMW 2 S

седан, который
хочет быть купе



Series Gran Coupe





Представленный в 2003 году BMW 1 Series был нетипичной моделью С-класса с задним приводом. Однако третье поколение хэтчбэка перешло на более традиционную переднеприводную компоновку. А с 2020 года в линейке BMW есть и седан С-класса 2 Series Gran Coupe.

Новый BMW 2 Series Gran Coupe построен на платформе 1 Series и сохраняет его колесную базу в 2670 мм. Но седан длиннее хэтчбэка на 20 см – 4526 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, хотя автомобиль не самый легкий – 1425 кг в начальной версии.

Дизайн седана выдержан в духе 1 Series. У него крупная разделенная решетка радиатора и продолговатые светодиодные фары. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Боковины украшены выштамповками. Конечно, в профиль седан стремительнее хэтчбэка, а у боковых окон отсутствуют рамки. У него более покатая крыша, клиновидная оконная линия и слегка приподнятая задняя часть. В крышку багажника интегрирован спойлер, а продолговатые фонари соединены лакированной накладкой. Заряженный вариант M235i Gran Coupe можно отличить по аэродинамическому обвесу,

двум хромированным выхлопным трубам, увеличенному переднему воздухозаборнику и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Салон 2 Series Gran Coupe выполнен в традиционном стиле современных BMW. Внутри преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых деталей и черных лакированных поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях. В M235i весь салон декорирован кожей, а педали украшены металлическими накладками. Показания приборов выведены на дисплей,





можно выбрать и проекцию данных на лобовое стекло.

Центральная панель повернута к водителю. В начальном варианте на ней установлен 8,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы iDrive, а в более дорогих версиях он 10,25-дюймовый. Для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они разделены друг от друга и рационально упорядочены.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда довольно упругие, но обладают хорошей боковой

поддержкой. Предусмотрен и подогрев. Модификация M235i получила спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и особое рулевое колесо. Посадка стала чуть ниже, что в купе с высокой оконной линией серьезно ухудшает обзорность. Подлокотник прячет бокс для покупок.

На втором ряду BMW 2 Series Gran Coupe пространство для ног вполне неплохое, по меркам С-класса. А вот запас над головой небольшой и пассажиры ростом свыше 180 см почувствуют недостаток места. Объем багажника чуть больше, чем у хэтчбека – 430 л, а его крышка может быть дополне-

на электроприводом с сенсорным открытием.

Базовая комплектация седана включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему с 6 динамиками, камеру заднего вида, связь Bluetooth, круиз-контроль. Кроме того, установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. В M235i добавлены датчики света и дождя. Перечень дополнительного оборудования пополнили панорамная крыша, система бесключевого до-







ступа со смартфона, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, 464-ваттная аудиосистема. Также доступны системы слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Поначалу седану на выбор предложат три двигателя. Начальный BMW 2 Series Gran Coupé оснащен 1,5-литровым 140-сильным бензиновым турбомотором. А вот во флагманском варианте M235i установлена 2,0-литровая «четверка» с двумя турбинами мощностью 306 л. с. Она обладает отличным крутящим моментом в 450 Н·м, доступным при 1750-5000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов у нее предостаточно. Динамика также впечатляет: система помощи при резком старте позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4,9 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Правда, звук двигателя не настолько сочный. Зато расход топлива относительно небольшой – 8,6 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 190 л. с. Тяги у него в достатке, ведь с 1750 об/мин доступны 400 Н·м крутящего момента. Мотор работает тихо и плавно. С ним седан разгоняется до 100 км/ч за 7,5 с и развивает 235 км/ч. При этом он очень экономичный – 5,3 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.

Обе 2,0-литровые версии получили 8-ступенчатый «автомат», а вот 1,5-литровая модификация доступна с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Самый мощный вариант – полноприводный.



BMW 2 Series Gran Coupe не столь увлекателен в управлении, как заднеприводные седаны марки. Хотя и недостаточная поворачиваемость у него не слишком выражена благодаря электронному переднему дифференциалу. У полноприводного M235i отличное сцепление с дорогой, хотя и переднеприводные седаны в этом плане неплохи. Руль точный и достаточно информативный, а во флагманском варианте еще и острый. Заряженная 306-сильная версия обладает более жесткой подвеской, а потому меньше кренится в поворотах, но и комфорт езды страдает. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. У автомобиля также хорошая курсовая устойчивость. Шумоизоляция салона очень хорошая, а потому на трассе внутри тихо.

Новый BMW 2 Series Gran Coupe уже поступил в продажу в Европе. Начальная версия стоит 32 тыс. евро, а вот заряженный M235i потянет на 52 тыс. евро.



Технические характеристики BMW 2 Series Gran Coupe

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1645/2105	1580/2050
Длина/ширина/высота, мм	4526/1800/1420	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	
Клиренс (дорожный просвет), мм	152	
Объем багажника мин/макс, л	430	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	1995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5000	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1750-5000	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	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	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC	
Размер шин	225/40 R18	205/55 R16
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9	7,5
Максимальная скорость, км/ч	250	235
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,6	5,3
загородный цикл	6,3	4,1
смешанный цикл	7,1	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	32 000 – 52 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-A



AMG GLS63

МОЩЬ В СЕМЕЙНОМ ФОРМАТЕ





Mercedes-Benz GLS на данный момент является самым крупным представителем во вседорожной линейке марки. Конечно, он ориентирован на вместительность и комфорт, но даже у этого гиганта есть мощная заряженная версия от AMG. Недавно поступил в продажу новый Mercedes-Benz GLS, а теперь появился и его флагманский вариант GLS63.

Mercedes-AMG GLS63 стал ощутимо крупнее модели прошлого поколения – достигает 5213 мм в длину при колесной базе в

3135 мм. Конечно, этот исполин очень тяжелый – 2630 кг. И это несмотря на то, что капот и передние крылья выполнены из алюминиевых сплавов.

Вседорожник сохраняет узнаваемый солидный дизайн. Как и у младшего брата GLE, формы стали более плавными, а линии кузова – скругленными. Хотя знакомый профиль с практически вертикальными задними стойками остается. Отличить GLS63 от базовой версии нетрудно, прежде всего, по огромной «зубастой» решетке радиатора.

Крупные светодиодные фары украшены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату оптика может быть дополнена активной матрицей. Слегка раздутые крылья указывают на расширенную колею. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 21-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 23 дюймов. Узкие стреловидные фонари соединены хромированным молдингом. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.



Салон декорирован дорогой кожей Nappa, деревом и алюминием, а за доплату предложены карбоновые вставки. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Обращают на себя внимание тоненькие полоски диодной подсветки (ее цвет может меняться) и целый ряд вентиляционных дефлекторов. Mercedes-AMG GLS63 получил спортивный руль с плоским ободом снизу и сенсорными панелями. На рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии.

По примеру всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы сгруппированы в один блок, но у GLS63 особая графика. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть еще одна сенсорная панель, предусмотрено и голосовое управление. В салоне теперь может быть от 9 до 11 USB-портов и три беспроводных зарядки для смартфонов.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья получили электропривод. Спортивные кресла обладают улучшенной боковой поддержкой, но при этом очень комфортабельные. Предусмотрены подогрев и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель.









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

На втором ряду места для ног и над головой в избытке. Можно выбрать не только трехместный диван, но и два отдельных кресла с электроприводом и подогревом. В любом случае предусмотрены подогрев, горизонтальная регулировка и изменяемый

угол наклона спинок. Третий ряд рассчитан на взрослых ростом до 194 см.

Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 355-литровый багажник. Если сложить третий ряд, то его объем возрастает до 890 л, а если и второй – то до 2400 л. Кстати, теперь все сиденья сразу складываются нажатием одной кнопки. Пятая дверь, естественно, оснащена электроприводом.

Комплектация Mercedes-AMG GLS63 включает систему доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему, спутниковую навигацию, Wi-Fi, камеру заднего вида, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Перечень опций включает пятизонный климат-контроль, вентиляцию и функцию массажа для сидений первого и второго ряда, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения.

Новый Mercedes-AMG GLS63 получил 4,0-литровый турбированный V8 мощностью 612 л. с. и внушительным крутящим моментом в 850 Н·м при 2250-5000 об/мин. Кажется бы, этого должно быть достаточно, но в дополнение установлен небольшой 22-сильный электромотор. Прибавка в мощности незначительная, но при разгоне доступны дополнительные 250 Н·м. Так что тяга огромная при любых оборотах и мотор очень эластичный. При этом он работает очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч. Гибридная установка и система отключения цилиндров позволили удерживать расход топлива на уровне 15,4 л/100 км в городском цикле и 10 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и очень быстро. Как ни странно,



у полного привода GLS63 остался вседорожный режим.

Автомобиль оснащен системой векторизации тяги и электронным дифференциалом повышенного трения, призванными улучшить поведение на извилистых дорогах. Впрочем, огромный вес все же дает о себе знать и в повороты GLS63 заходит широко. А вот крены кузова на удивление небольшие благодаря адаптивным амортизаторам и активным стабилизаторам поперечной устойчивости. Пневмоподвеска обеспечивает очень комфортабельную езду, разве что с 23-дюймовыми колесами неровности более ощутимы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Тормоза не вызывают нареканий – справляются с большим вседорожником. На скорости 150 км/ч в салоне GLS можно говорить, не повышая голоса – это заслуга улучшенной шумоизоляции.

Новый Mercedes-AMG GLS63 уже поступил в продажу. В Европе вседорожник стоит 150 300 евро.



Технические характеристики Mercedes-AMG GLS63

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/6-7
Снаряженная масса, кг	2630
Длина/ширина/высота, мм	5213/1956/1823
Колесная база, мм	3135
Колея передняя/задняя, мм	1669/1692
Клиренс (дорожный просвет), мм	165-300
Объем багажника, л	355/2400
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V8
Количество клапанов/распределов	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	612 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	850 при 2250-5000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	22
Макс. крутящий момент, Н•м	250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт	9
Размер шин	275/35 R21 спереди, 315/40 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	15,4
загородный цикл	10,0
смешанный цикл	12,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	150 300
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BMW X

заряженный флагман



X5 M





Десять лет назад BMW X5 впервые получил заряженную M-версию. Как ни странно, большой и мощный внедорожник пользовался определенным спросом и развитие линейки решили продолжить. Сейчас в производстве уже четвертое поколение X5 и теперь появился новый флагманский BMW X5 M.

Новый BMW X5 M выглядит знакомо и его дизайн можно назвать эволюционным. У него узнаваемый силуэт с длинным капотом и

выштамповками на боковинах. Продолговатые фары светодиодные, а за доплату предложена и лазерная оптика. Отличить заряженный вариант можно, прежде всего, по черной решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. Появились фирменные «жабры» в боковинах и аэродинамический обвес, а колесные арки расширены. На крыше увеличен спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Конечно, этот «спортсмен» - настоящий тяжеловес массой 2310 кг. И это при том, что двери, капот и передние крылья выполнены из алюминиевых сплавов. В стандартной версии установлены 21-дюймовые легкосплавные диски, а в X5 M Competition сзади 22-дюймовые колеса.

Салон декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием, а в X5 M Competition присутствуют еще и карбоновые вставки. Подсветка светодиодная, причем





можно выбирать из шести разных цветов, а педали украшены металлическими накладками. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой. Вседорожник получил новые рулевое колесо и рычаг трансмиссии. Изменена и графика цифровой панели приборов.

Центральная панель BMW X5 M повернута к водителю и увенчана 12,3-дюймовым сенсорным дисплеем. Для навигации в меню есть и круглый джойстик, также предусмо-

трена система распознавания жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного.

Посадка за рулем высокая, а передние кресла в базовой версии оснащены электроприводом и подогревом. Обогревается и обод руля. Спортивные сиденья отлично удерживают спину, но при этом мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем до-

полнены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс в подлокотнике снабжен беспроводной зарядкой для смартфонов.

Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Места для ног и над головой здесь достаточно, а вот третий ряд для X5 M не предлагают даже за доплату. Объем багажника составляет 645 л, а со сложенными задними креслами – 1860 л. Пятая дверь состоит из двух секций и оснащена электроприводом.









Комплектация BMW X5 M включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, 1500-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, Wi-Fi, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Среди опций есть панорамная крыша с диодной подсветкой в виде звездного неба, четырехзонный климат-контроль, вентиляция и массаж передних сидений, обогрев руля и подлокотников, мониторы для задних пассажиров, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, система полуавтономного движения.

Знакомый по предшественнику 4,4-литровый V8 с двумя турбинами доработан и теперь развивает 600 л. с. в стандартной версии и 625 л. с. – в X5 M Competition. Интересно, что в обеих версиях максимальный крутящий момент остался на прежнем уровне (750 Н·м), но доступен при более низких 1800 об/мин. Тяги более, чем достаточно, а отзыв на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. А когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан, то салон наполняется сочным низкочастотным рыком. При резком старте с пробуксовкой борются полный привод и технология Launch control. Стан-

дартный BMW X5 M разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с, а Competition – за 3,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог можно поднять до 290 км/ч. Расход составляет 16,5 л/100 км в городском цикле и 11,0 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает без толчков и демонстрирует очень быстрые реакции. Полный привод дополнен активным дифференциалом.

Больше тяги передается на заднюю ось, а в спортивном режиме заднеприводной уклон становится более выраженным, что помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Большой и тяжелый вседорожник демонстрирует на удивление неплохую маневренность, даже без поворачиваемых задних колес (они есть у стандартного X5). Руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы

поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова. Езда, конечно, довольно-таки упругая, но слишком жестким BMW X5 M не назовешь. Тормозные диски диаметром 395 мм спереди и 380 мм сзади обеспечивают отличное замедление.

Новый BMW X5 M уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника стартует со 128 100 евро, а более мощная версия Competition обойдется в 141 400 евро.

Технические характеристики BMW X5 M Competition

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная масса, кг	2310
Длина/ширина/высота, мм	4938/2015/1748
Колесная база, мм	2975
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689
Клиренс (дорожный просвет), мм	214
Объем багажника, л	645/1860
Диаметр разворота, м	12,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	625 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-5850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт	7
Размер шин	295/35 ZR21 спереди, 315/30 ZR22 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,5
загородный цикл	11,0
смешанный цикл	13,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	128 100 – 141 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Вместительные и экономичные



Hyundai Santa Fe

У Hyundai Santa Fe «двухуровневая»
передняя оптика



Land Rover Discovery Sport

Передняя часть Land Rover Discovery
Sport выдержана в фирменном стиле
марки



Seat Tarraco

Раскосые фары Seat Tarraco сочетаются
с трапециевидной решеткой радиатора

Подавляющее большинство вседорожников с тремя рядами сидений нельзя назвать компактными. На загруженных городских улицах они не самые маневренные, да и «аппетиты» у них немаленькие. Тем более, далеко не всегда все семь мест в салоне заняты. Поэтому если большая вместительность нужна не каждый день, то можно обратить внимание на относительно небольшие семиместные вседорожники. Они доступны и с дизельными двигателями. Среди подобных моделей на нашем рынке есть свежие Hyundai Santa Fe и Seat Tarraco, а также проверенный Land Rover Discovery Sport.

Четвертое поколение Hyundai Santa Fe преобразилось и обращает на себя внимание необычным дизайном. Особенно выделяется передняя часть с широкой трапециевидной решеткой радиатора и «двухэтажной» светодиодной оптикой. Сверху установлены узкие ходовые огни, а снизу – крупные фары. Колесные арки вседорожника расширены, а боковины выполнены рельефными. У задних стоек крыши небольшой угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены продолговатые фонари, соединенные хромированной накладкой.

Land Rover Discovery Sport выпускают с 2014 года и недавно его обновили. Передняя часть выполнена в духе старшего брата Land Rover Discovery: у автомобиля увеличена решетка радиатора и установлены новые продолговатые фары. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. На боковинах заметны штампованные линии, а оконная линия выполнена клиновидной. Колесные арки слегка раздуты. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Seat Tarraco – первый семиместный вседорожник испанской марки. Его внешний вид выдержан в фирменном граненом стиле, да и «лицо» знакомое. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Колесные арки слегка расширены, а задние стойки отличаются выраженным изгибом. На порогах установлены хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Land Rover – самый компактный семиместный вседорожник на нашем рынке: его длина равна 4597 мм против 4735 мм у Seat и 4770 мм у Hyundai. Tarraco обладает самой большой колесной базой – 2790 мм тогда, как у Santa Fe – 2765 мм, а у Discovery Sport – 2741 мм. Корейский вседорожник чуть легче соперников: он весит 1830 кг, британский автомобиль – 1841 кг, а испанский – 1845 кг.

В Hyundai Santa Fe салон декорирован кожей, а передняя панель по форме напоминает распростерты крылья. На ободке



Hyundai самый легкий в тройке – 1830 кг



Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм



У Seat самая большая колесная база – 2790 мм



Фонари Santa Fe соединены хромированной накладкой



Фонари Discovery Sport растянуты на крылья



Фонари Tarraco растянуты на всю ширину кузова

рулевого предусмотрены наплывы в районе хвата рук. На панели приборов сочетаются большой дисплей спидометра и циферблаты тахометра, указателей уровня топлива и температуры двигателя. К широкой профилированной центральной панели крепится 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разделены друг от друга. Ниже размещены кнопки подогрева сидений. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а у водительского сиденья есть электропривод. Передние кресла мягкие и комфортабельные, у них неплохая боковая поддержка. Они, как и руль, оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфонов.

Салон Land Rover Discovery Sport декорирован искусственной кожей, разбавленной алюминиевыми вставками. Вседорожник при обновлении получил четырехспицевое рулевое колесо от Range Rover Evoque. Ушел в прошлое и круглый селектор трансмиссии: вместо него – традиционный рычаг. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель вседорожника немного наклонена, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Часть переключателей аудиосистемы также стали сенсорными. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки Land Rover Discovery Sport изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Есть и подогрев. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

В отделке салона Seat Tarraco использована алькантара, а разбавляют ее вставки «под алюминий». Руль обшит кожей, а подсветка осуществляется с помощью приборной панелью служит 10,25-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. При желании на экран можно вывести карту навигационной системы. Центральная панель немного повернута к водителю, а к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья весьма упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Подлокотник на центральном тоннеле прячет бокс с 12-вольтовой розеткой.

Во всех трех вседорожниках на втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно. У Hyundai, Land Rover и Seat сиденья оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок.

В Santa Fe и Tarraco есть еще и подогрев. Салон Hyundai и Seat несколько шире, чем у Land Rover, поэтому троим пассажирам комфортнее. Третий ряд автомобилей рассчитан преимущественно на детей, а больше всего места – в Santa Fe.

Со всеми тремя рядами кресел на месте объем багажника составляет 130 л у Hyundai, 195 л у Land Rover и 230 л у Seat. С пятью сиденьями на месте он возрастает до 625, 689 и 700 л, соответственно, а с двумя – до 2081, 1698 и 1775 л, соответственно. Пятая дверь Santa Fe и Tarraco снабжена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны примерно схожие по цене комплектации моделей – Hyundai Santa Fe 2,2 Prestige, Land Rover Discovery Sport 2,0 TDI S и Seat Tarraco 2,0 TDI Xcellence. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, парктроником, системой стабилизации и круиз-контролем. У Hyundai и Seat также есть камера заднего вида, а Tarraco получил еще и систему слежения за усталостью водителя. Discovery Sport и Santa Fe оснащены системой мониторинга «слепых» зон. Также у Land Rover – 7 подушек безопасности, а у двух других автомобилей – по 6.

Все три внедорожника оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. У 2,2-литрового двигателя Hyundai Santa Fe самая высокая в тройке мощность – 200 л. с. при 3800 об/мин. Он и наиболее тяговит, ведь максимальный крутящий момент достигает 440 Н·м при 1750 об/мин. Однако на высоких оборотах этот двигатель довольно громкий. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Внедорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с и способен развить 203 км/ч. В городском цикле он расходует 7,3 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км.

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

У Seat Tarraco также 2,0-литровый турбодизель, но большей мощности, чем у Land Rover – 190 л. с. при 3500 об/мин. При 1750 об/мин в распоряжении пиковый крутящий момент в 400 Н·м. То есть, тяги меньше, чем у соперников, хотя двигатель очень эластичный. Работает он тихо и плавно, и даже при резком разгоне не слишком гром-



Показания спидометра в Hyundai выведены на дисплей



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



Цифровая панель Seat может менять конфигурацию



В Santa Fe – больше всего места на третьем ряду



Третий ряд сидений Discovery Sport рассчитан на детей



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

кий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и именно благодаря ей у Tarraco лучшая в тройке динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость равна 210 км/ч. При этом Seat еще и самый экономичный 6,4 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе. В Украине также доступен 150-сильный вариант этого дизеля и бензиновый турбомотор объемом 1,4 л (150 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый, предусмотрена и система помощи на крутом спуске. У Land Rover есть система выбора режимов езды для разных типов бездорожья, да и клиренс у него побольше – 212 мм против 200 мм у Seat и 185 мм у Hyundai.

Hyundai Santa Fe – наиболее комфортабельный в тройке. Его подвеска довольно мягкая, но и крены в виражах относительно небольшие. При этом в поворотах вседорожник неплохо себя чувствует, и недостаточная поворачиваемость у него редко проявляется. Рулевое управление вполне точное, однако, обратной связи далеко не всегда хватает. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте. У вседорожника довольно качественная шумоизоляция, а потому при езде по шоссе внутри тихо.

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

По меркам семиместных вседорожников Seat Tarraco довольно-таки интересен в управлении. Его руль точный и информативный, а крены кузова довольно небольшие. Правда, подвеска жестковата, да и 19-дюймовые шины с невысоким профилем, а потому неровности ощущаются. У автомобиля отличное сцепление, а система векторизации тяги помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Шумоизоляция салона неплохо выполнена, поэтому на больших скоростях в салоне тихо и лишь иногда слышен шум ветра.

Seat Tarraco 2,0 TDI Xcellence самый доступный в этой тройке – 981 500 гривен. При этом он самый экономичный. Land Rover Discovery Sport 2,0 TDI S стоит 1 133 400 гривен и привлекает хорошими вседорожными качествами. Hyundai Santa Fe 2,2 Prestige дороже соперников 1 152 600 гривен, но и комплектация у него богатая.



Объем багажника Hyundai – 130-2081 л

У Land Rover в распоряжении 195-1698 л

Объем багажника Seat – 230-1775 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Santa Fe	Land Rover Discovery Sport	Seat Tarraco
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1830	1841	1845
Длина/ширина/высота, мм	4770/1890/1680	4597/1894/1724	4735/1839/1658
Колесная база, мм	2780	2741	2790
Колея передняя/задняя, мм	1618/1621	1621/1630	1582/1572
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	212	200
Объем багажника мин/макс, л	130/2081	195/1698	230/1775
Диаметр разворота, м	10,9	11,6	11,5
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2199	1999	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3800	180 при 4000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	440 при 1750-2500	430 при 1500	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/65	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, ESP, HDC
Размер шин	235/60 R18	235/65 R17	235/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	10,1	8,0
Максимальная скорость, км/ч	203	201	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,3	6,7	6,4
загородный цикл	5,4	5,2	5,1
смешанный цикл	6,1	5,8	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 152 600	1 133 400	981 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Японский взгляд на вседорожники



Honda CR-V

Передний бампер Honda CR-V довольно массивный



Subaru Forester

Изогнутые светодиодные фары Subaru Forester дополнены С-образными ходовыми огнями



Toyota RAV4

«Лицо» Toyota RAV4 изменилось до неузнаваемости

Вседорожные модели в Украине пользуются огромным спросом и постоянно занимают лидерские позиции на авторынке. И дело не только в состоянии наших дорог, просто из-за тяжелой экономической ситуации резко снизился спрос на недорогие бюджетные модели. В нынешнем году лидерскую позицию на рынке заняла новая Toyota RAV4. Его прямыми конкурентами являются «земляки» Honda CR-V и Subaru Forester. Именно эти три японских внедорожника мы и сравним.

Honda CR-V нынешнего поколения известна с 2017 года. Автомобиль сохранил знакомый дизайн предшественника и характерный силуэт. В то же время формы стали более элегантными, а от профилированных боковин разработчики отказались. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и украшена хромированной накладкой. Продолговатые фары оснащены светодиодной оптикой. Колесные арки расширены, а оконная линия высокая. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь украшена хромированным молдингом и сверху прикрыта спойлером. Тоненькие L-образные фонари размещены в стойках крыши.

Subaru Forester отличается строгим графическим дизайном. Фирменная четырехугольная решетка радиатора стала крупнее, но по-прежнему обрамлена хромом и разделена балкой с логотипом марки. Увеличены в размерах и светодиодные фары. Боковины украшены штампованными линиями, а колесные арки теперь более выражены. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены крупные фонари, а на крыше размещен большой спойлер.

Новый Toyota RAV4 внешне не имеет ничего общего с моделью прошлого поколения. Он радикально изменился внешне, возмужал и стал более атлетичным. Теперь автомобиль напоминает рамный внедорожник 4Runner и пикап Tacoma. Особенно схожесть заметна в анфас благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам. Оптика полностью светодиодная. Свесы кузова укорочены, а колесные арки теперь более выражены. Оконная линия стала ниже, а у задних стоек крыши существенно увеличен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Toyota достигает 4600 мм, Subaru – 4625 мм, а Honda – 4586 мм. У RAV4 самая большая колесная база – 2690 мм у против 2670 мм у Forester и 2660 мм у CR-V. Subaru также несколько легче своих соперников – 1555 кг против 1598 кг у Honda и 1650 кг – у Toyota.

В отделке салона CR-V присутствуют черные лакированные вставки. Трехспицевое



Колесные арки Honda расширены



Forester самый легкий в тройке – 1555 кг



RAV4 тяжелее соперников – 1650 кг



Фонари CR-V расположены в стойках крыши



По краям кузова Subaru – изогнутые фонари



У задних стоек Toyota увеличен угол наклона

рулевое колесо является мультимедийным и обшито кожей. Показания приборов выведены на жидкокристаллический экран. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Селектор трансмиссии расположен высоко и удобно находится под рукой. Рулевая колонка, регулируется по высоте и глубине. Кресла комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Высокая посадка и уменьшенная толщина стоек крыши способствуют улучшению обзорности вперед и по сторонам. Поскольку стояночный тормоз теперь электромеханический, то это позволило существенно увеличить бокс в подлокотнике и позволило разместить нишу для поклажи в центральной консоли.

Передняя панель Subaru Forester по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и является мультимедийным. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний – служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний сенсорный монитор диагональю 8 дюймов отведен для мультимедийной и навигационной систем. Благодаря такой компоновке стало меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки изменяются как высота, так и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Subaru Forester комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. Они, как и руль, оснащены обогревом. На трансмиссионном тоннеле установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Салон Toyota декорирован искусственной кожей. Небольшое рулевое колесо знакомо по седану Camry. Показания спидометра выведены на дисплей вместе с бортовым компьютером, а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались аналоговыми. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch 2. Переключатели блока климат-контроля крупные и прорезинены, а вот клавиши аудиосистемы несколько мелковаты. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но больше боковой поддержки им не помешало бы. Они, как и руль, оснащены подогревом. Благодаря большей площади остекления улучшена обзорность во всех направлениях. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В центральном подлокотнике увеличен бокс.

На втором ряду больше всего места для ног в Honda, а в Toyota оно относительно небольшое. А вот места над головой в CR-V несколько меньше, чем у соперников. Салон

Subaru наиболее широкий в районе плеч. У всех автомобилей изменяется угол наклона спинки задних сидений, а в Forester задние сиденья обогреваются. Toyota обладает самым вместительным багажником – 580 л против 505 л у Subaru и 561 л – у Honda. Со сложенными креслами второго ряда получается 1690, 2145 и 1377 л, соответственно. Пятая дверь в Toyota и Subaru оснащена электроприводом.

Для более точного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda CR-V 1,5 Lifestyle и Subaru Forester 2,0i-L ES LC и Toyota RAV4 2,0 Lounge. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, спутниковой навигацией, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У всех трех автомобилей – по 7 подушек безопасности, а также системы автоматического торможения и контроля полосы движения. У Honda и Toyota есть система определения усталости водителя, а у RAV4 – еще и технология распознавания дорожных знаков.

Все три вседорожника укомплектованы бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. У Honda – 1,5-литровый турбомотор, который является самым мощным – развивает 193 л. с. Он очень отзывчив и раскручивается до 6500 об/мин, что не очень типично для двигателей с турбонаддувом. Вместе с тем, у него неплохая тяга на малых оборотах, ведь максимальные 243 Н·м крутящего момента доступны при 2000-5000 об/мин. У турбированной версии динамика неплохая – 10 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Тихим мотор не назовешь, но работает он плавно. При этом расход топлива небольшой – 8,6 л/100 км в городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном. Также в Украине доступен 184-сильный гибрид Honda CR-V.

В отличие от соперников, 2,0-литровый двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. Его мощность – 156 л. с. при 6000 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 196 Н·м достигается при 4000 об/мин. Однако, атмосферный мотор довольно громкий, да и вибрации иногда дают о себе знать. Вседорожник оснащен бесступенчатым вариатором, который работает весьма быстро. Поэтому динамика почти такая же, как и у Honda: разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. Но Forester расходует топлива больше всех – 9,0 л/100 км в городе и 6,2 л/100 км – на шоссе. Автомобиль также доступен у нас с 2,5-литровым 184-сильным двигателем.

Атмосферная «четверка» Toyota RAV4 развивает 173 л. с. при 6600 об/мин. Ее крутящий момент составляет 203 Н·м при 4400 об/мин. Двигатель стал отзывчивее, хотя его по-прежнему необходимо раскручивать. Зато он работает тихо и отличается плавностью, под стать ему – и бесступенча-



Селектор трансмиссии Honda установлен высоко на центральной панели



На центральной панели Forester – два дисплея



Показания приборов в RAV4 выведены на дисплей



У CR-V больше всего места для ног сзади



Салон Subaru самый широкий



В Toyota меньше всего места для ног

тый вариант CVT. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Пусть динамика несколько хуже, чем у конкурентов, зато RAV4 наиболее экономичный – 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на шоссе. В Украине модель также доступна в 218-сильном гибридном исполнении.

У Honda и Toyota полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Forester лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 200 мм у CX-5 и 195 мм – у RAV4. К тому же, в Forester предусмотрены специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control. А у Toyota есть система Crawl Control, позволяющая на малой скорости преодолеть сложный участок.

Honda демонстрирует неплохую управляемость. У него небольшие крены кузова в поворотах, но при этом езда остается комфортабельной, что особенно ощутимо на дорогах с большим количеством выбоин. Недостаточная поворачиваемость у автомобиля менее ощутима. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает самым маленьким диаметром разворота – 10,4 м против 10,8 м у Subaru и 11 м у Toyota. Рулевое управление с электроусилителем точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. При езде по автостраде в салоне тихо – чувствуется неплохая шумоизоляция.

Длинноходная подвеска Subaru Forester тихо и плавно поглощает значительную часть выбоин. Вместе с тем, крены в поворотах у него стали меньше. Рулевое управление Subaru точное и наполнено тяжестью, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. На больших скоростях автомобиль порой заходит в вираж слишком широко. Зато курсовая устойчивость вседорожника неплохая, а сцепление с дорогой отличное. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне стало значительно тише.

Новый Toyota RAV4 стал маневреннее и интереснее в управлении. Система векторизации тяги существенно уменьшает недостаточную поворачиваемость. Инженеры также поработали над рулевым управлением – сделали его точнее и информативнее. Пониженный центр тяжести и расширенная колея помогли уменьшить крены кузова в поворотах. Однако при этом вседорожник остается мягким и комфортабельным и большинство дорожных неровностей плавно поглощаются. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, поэтому внутри очень тихо.

Subaru Forester 2,0i-L ES LC самый доступный в этой тройке – 792 800 гривен. Он также привлекает вседорожными способностями. Honda CR-V 1,5 Lifestyle стоит 840 тыс. гривен, а его сильная сторона – динамика и тяга на малых оборотах. Цена Toyota RAV4 2,0 Lounge – 850 тыс. гривен, а его преимущества – новизна, экономичность и вместительный багажник.



Объем багажника Honda – 492 л

У Subaru в распоряжении – 505 л

Багажник Toyota самый большой – 580 л

Технические характеристики

Модель	Honda CR-V	Subaru Forester	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1598	1550	1650
Длина/ширина/высота, мм	4586/1855/1689	4625/1815/1730	4600/1855/1685
Колесная база, мм	2660	2670	2690
Колея передняя/задняя, мм	1585/1595	1565/1570	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	208	220	195
Объем багажника мин/макс, л	561/2145	505/1775	580/1690
Диаметр разворота, м	10,4	10,8	11,0
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1498	1995	1987
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	193 при 5600	156 при 6000	173 при 6600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	243 при 2000-5000	196 при 4000	203 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/57	Аи-95/60	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный	постоянный полный	подключаемый полный
Коробка передач	вариатор		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VDC, HDC, TPMS	ABS, EBD, VSA, TPMS
Размер шин	235/60 R18	225/60 R17	225/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	10,3	11,0
Максимальная скорость, км/ч	200	193	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,6	9,0	8,2
загородный цикл	6,2	6,2	5,8
смешанный цикл	7,1	7,2	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	840 000	792 800	850 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожный премиум-класс в компактном формате



Audi Q3

Широкая решетка радиатора и высокий капот выделяют новый Audi Q3



Range Rover Evoque

Новый Range Rover Evoque сохранил знакомый дизайн



Volvo XC40

Светодиодные фары Volvo XC40 украшены Т-образными ходовыми огнями

Класс компактных вседорожников расширяется очень быстрыми темпами. Появляются все новые модели, причем, как в доступном сегменте, так и в премиальном. Постепенно они добираются и до украинского рынка – так, в нашей стране с недавних пор продается новейший Audi Q3 второго поколения. Мы решили его сравнить с другими относительно свежими моделями – Range Rover Evoque и Volvo XC40.

Новый Audi Q3 подрос в размерах, а его дизайн стал солиднее и серьезнее. Передняя часть выдержана в духе флагманского вседорожника Q8 – с высоким капотом, огромной решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. У вседорожника атлетичный внешний вид с короткими свесами кузова и мускулистыми расширенными задними крыльями. Задние стойки крыши стали толще и отличаются большим углом наклона. Спойлер на крыше увеличен в размерах, крупнее стали и продолговатые фонари.

Range Rover Evoque выглядит знакомо и сохранил характерный силуэт с короткими свесами кузова и высокой клиновидной оконной линией. Вместе с тем, вседорожник наделили чертами старшего брата Velar. Особенно родство заметно спереди благодаря узкой решетке радиатора и тоненьким светодиодным фарам. Колесные арки раздуты, а вот боковины стали менее рельефными. Дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. Пятая дверь прикрыта большим спойлером, а тоненькие фонари соединены черной вставкой.

Volvo XC40 выполнен в типичном для шведской марки угловатом стиле. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются небольшие шведские флаги. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фонари.

Audi достигает 4485 мм в длину и немного крупнее, чем Volvo (4425 мм) и Range Rover (4371 мм). А вот колесная база чуть больше у XC40 (2700 мм) тогда, как у Q3 она равна 2685 мм, а у Evoque – 2681 мм. Британский вседорожник самый тяжелый в тройке – весит 1787 кг. Масса «немца» – 1620 кг, а «шведа» – всего 1568 кг.

Отделку салона Audi Q3 разбавляют серебристые и лакированные вставки. Передняя панель стала более рубленой. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей. На него могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной системы. Компактная центральная панель Audi Q3 немного повернута к водителю. На ней установлен 8,8-дюйм-



Audi Q3 несколько крупнее двух других вседорожников – 4485 мм



Range Rover самый тяжелый в тройке – 1785 кг



У Volvo колесная база чуть больше, чем у соперников – 2700 мм



Расширенные плечи Q3 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Фонари Evoque соединены черной накладкой



L-образные фонари XC40 размещены в стойках крыши

мовый сенсорный экран мультимедийной системы MMI. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обязательным является подогрев. Центральный подлокотник прячет увеличенный бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за толстых стоек крыши.

В салоне Range Rover Evoque немало хромированных и лакированных деталей. Четырехспицевый руль довольно-таки крупный. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На смену круглому селектору трансмиссии предшественника пришел более традиционный рычаг. На наклоненной центральной панели Evoque установлены сразу два 10,1-дюймовых сенсорных дисплея. Верхний монитор отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – для климат-контроля. Такое решение позволило полностью отказаться от кнопок. Настройки климата можно изменять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показывающими выбранную температуру. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок по высоте и глубине. Посадка за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. Передние кресла комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Они получили подогрев. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Узкое заднее стекло ограничивает обзорность при парковке.

Оформление салона Volvo XC40 – по-скандинавски лаконичное. Отделку разбавляют вставки «под алюминий», а небольшое рулевое колесо обшито кожей. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии. Вседорожник получил 12,3-дюймовую цифровую панель приборов с изменяемой конфигурацией. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volvo XC40 мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Есть и подогрев. Из-за толстых стоек серьезно ограничен обзор назад. Оригинально выполнен бокс в центральном подлокотнике – он съемный.

На втором ряду места для ног в Audi и Volvo ощутимо больше, чем в Range Rover. А вот запас над головой самый щедрый в XC40, хотя два других вседорожника не слишком

ему уступают. У шведского автомобиля и салон самый широкий, а потому троим комфортнее. Зато в Q3 задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. У Evoque самый большой багажник – 591 л против 530 л у Q3 и 460 л у XC40. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1383, 1525, и 1336 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации автомобилей приблизительно схожей стоимости – Audi Q3 40 TSI Quattro S line, Range Rover Evoque 2,0 и Volvo XC40 T4 Momentum. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. Audi оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. У Range Rover также есть камера заднего вида, а у Volvo – спутниковая навигация. XC40 получил 8 подушек безопасности, Evoque – 7, а Q3 – 6. Все три автомобиля получили системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а в Range Rover предусмотрена еще и технология слежения за усталостью водителя.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами. Под капотом Audi Q3 – «четверка» мощностью 180 л. с. и с ней вседорожник весьма резвый. Турбопаузы фактически нет, а пиковые 320 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный. Трансмиссия с двумя сцеплениями работает молниеносно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. В Украине также доступен менее мощный вариант с 1,5-литровым 150-сильным турбомотором.

Двигатель Range Rover чуть мощнее, чем у соперников – 200 л. с. при 5500 об/мин. максимальные 320 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1500–4500 об/мин. Мотор работает довольно тихо. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия плавная, но не самая быстрая, от чего страдает динамика. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с, а максимальная скорость составляет 216 км/ч. При этом «аппетит» у него умеренный – 9,8 л/100 км в городе и 8,0 л/100 км – на трассе. В нашей стране также предложены версии этого мотора на 250 и 300 л. с., а еще доступны 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 180 и 240 л. с.

Мотор Volvo XC40 развивает 190 л. с. при низких 4700 об/мин, а его максимальный крутящий момент достигает 300 Н·м при всего 1400 об/мин. У двигателя спокойный характер и хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов. Он работает тихо и без вибраций, под стать ему – и плавный 8-ступенчатый «автомат». XC40 разгоняется до



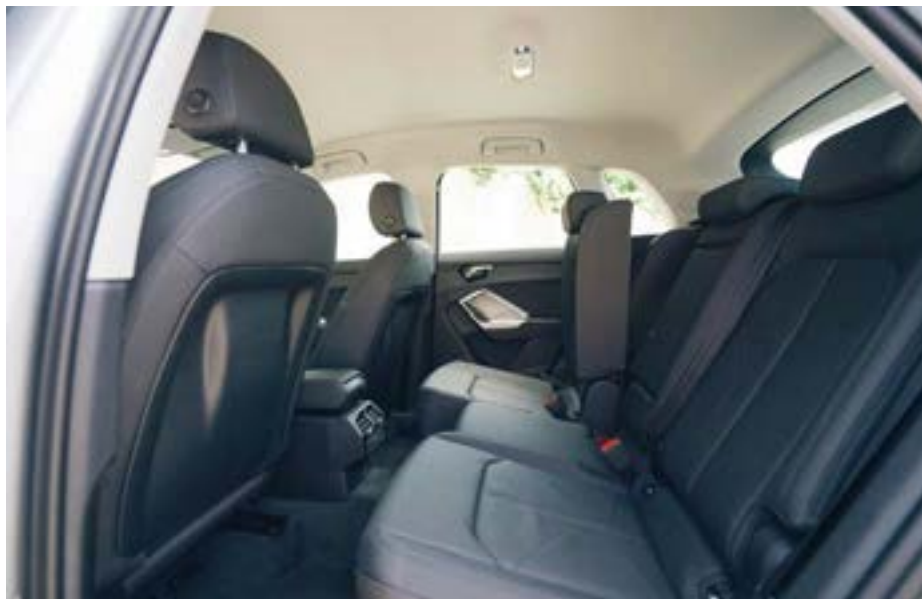
Центральная панель Audi повернута к водителю



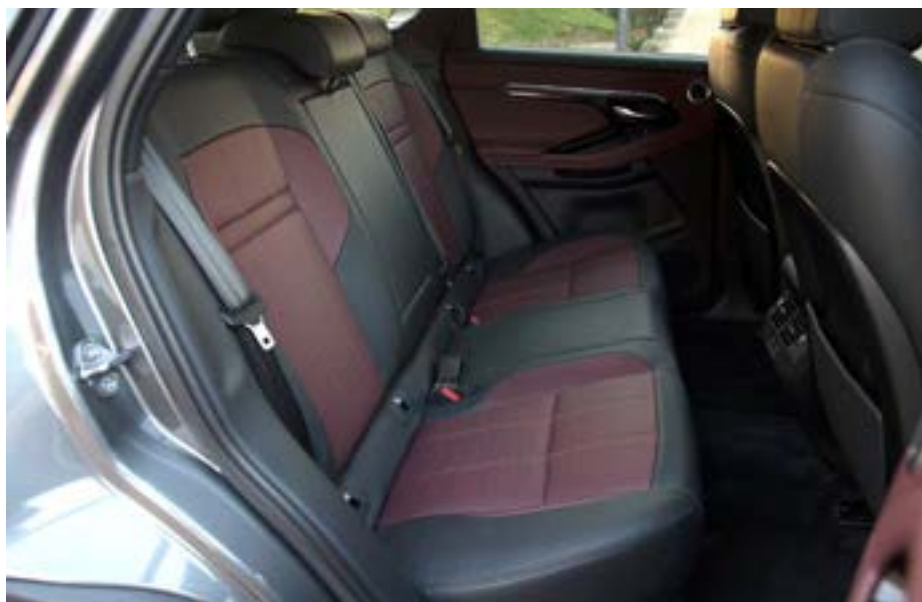
На центральной панели Range Rover – два сенсорных экрана



Показания приборов Volvo выведены на дисплей



Задние сиденья Q3 оснащены горизонтальной регулировкой



Места для ног сзади в Evoque меньше, чем у соперников



В XC40 сзади больше всего места над головой

100 км/ч за 8,4 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. При этом он самый экономичный в тройке – 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на шоссе. На украинском рынке также предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (154 л. с.) и 2,0 л (247 л. с.) и 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. У Q3 дорожный просвет небольшой (170 мм) тогда, как у XC40 он равен 211 мм, а у Evoque – 212 мм. У британского и шведского автомобилей есть система помощи на крутом спуске. Range Rover также получил систему Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия и очень неплохо чувствует себя на бездорожье.

Audi Q3 неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от угла поворота. Система векторизации тяги, уменьшает недостаточную поворачиваемость. В версии S line подвеска чуть более упругая и предусмотрены 18-дюймовые диски, поэтому езда жестковата. Зато Audi Q3 мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. В салоне тихо благодаря улучшенной шумоизоляции, хотя порой слышен ветер в районе передних стоек.

Range Rover Evoque также хорош в управлении. У него очень неплохо настроен руль – он точный, острый и приятно наполнен тяжестью. Широкая колея и задняя подвеска с интегрированным рычагом способствуют неплохому поведению в поворотах. Правда, подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато кренится Evoque не очень сильно и сцепление с дорогой у него хорошее. Также у вседорожника улучшена шумоизоляция и в салоне стало тише.

У Volvo XC40 неплохой комфорт езды и отличное сцепление с дорогой. Мягкая подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом вседорожник очень мало кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать на больших скоростях, а вот на малых – маневренность неплохая. Диаметр разворота XC40 – 11,4 м против 11,6 м у Evoque и 11,8 м у Q3. Шумоизоляция хорошо выполнена, а потому на больших скоростях шумы ветра и шин едва слышны.

Audi Q3 40 TSI Quattro S line самый доступный в тройке – 1 051 000 гривен. Также его преимуществом является хорошая динамика. Volvo XC40 T4 Momentum стоит 1 082 200 гривен и привлекает вместительным салоном и экономичностью. Range Rover Evoque 2,0 несколько дороже – 1 129 300 гривен, но зато у него самый вместительный багажник.



Объем багажника Audi – 530 л



Багажник Range Rover самый вместительный – 591 л



У Volvo в распоряжении – 460 л

Технические характеристики

Модель	Audi Q3	Range Rover Evoque	Volvo XC40
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1620	1787	1568
Длина/ширина/высота, мм	4484/1856/1616	4371/1904/1649	4425/1863/1652
Колесная база, мм	2685	2681	2702
Колея передняя/задняя, мм	1584/1576	1626/1631	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	212	211
Объем багажника мин/макс, л	530/1525	591/1383	460/1336
Диаметр разворота, м	11,8	11,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1999	1969
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	180 при 4200	200 при 5500	190 при 4700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1500-4800	320 при 1750-4000	300 при 1400-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/65	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	235/55 R18	225/65 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	8,5	8,4
Максимальная скорость, км/ч	220	216	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,4	9,8	8,8
загородный цикл	6,4	8,0	5,8
смешанный цикл	7,5	7,8	6,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 051 000	1 129 300	1 082 200
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Большие седаны В-класса



Chevrolet Aveo

В переднем бампере Chevrolet Aveo – широкий воздухозаборник



Citroen C-Elysee

В радиаторную решетку Citroen C-Elysee интегрирован логотип марки



Kia Rio

Фары Kia Rio растянуты на крылья

Большинство моделей В-класса – компактные хетчбэки. Впрочем, в последние годы многие автопроизводители создают доступные модели для отдельных регионов. В Восточной Европе и Азии до сих пор пользуются спросом недорогие, но крупные седаны с вместительными багажниками. К таким моделям относятся четырехдверные Chevrolet Aveo, Citroen C-Elysee и Kia Rio. О них и пойдет разговор в нашем сравнительном тест-драйве.

Chevrolet Aveo второго поколения известен с 2011 года и вскоре его собираются снять с производства. Седан отличается выраженным клиновидным профилем с немного приподнятой задней частью и вздымающимися штампованными линиями на боковинах. Передняя часть после модернизации стала сдержаннее: узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а в переднем бампере размещен крупный воздухозаборник. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Седан Citroen C-Elysee выпускают с 2013 года, а три года назад он прошел обновление. У него сдержанный дизайн с рельефными боковинами и капотом. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип французской марки. С ней сочетаются продолговатые фары. Обращают на себя внимание мускулистые расширенные передние крылья и изгиб оконной линии в районе задних стоек крыши. В бампере немного увеличен воздухозаборник. Элегантно смотрятся крупные фонари, растянутые на крылья.

Четырехдверный Kia Rio существенно отличается от хетчбэка по дизайну и выглядит солиднее. Его капот сделали длиннее, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. Фирменная радиаторная решетка Kia сочетается с крупным воздухозаборником в бампере. Раскосые фары растянуты на крылья и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины украшены штампованными линиями, а колесные арки расширены. Фонари растянули на всю ширину кузова, а крыша багажника выполнена заостренной.

Седаны примерно одинаковые по длине: Chevrolet достигает 4399 мм, Kia – 4400 мм, а Citroen – 4419 мм. Колесная база самая большая Citroen – 2652 мм тогда, как у Kia – 2600 мм, а у Chevrolet – 2525 мм. Корейский седан тяжелее соперников – 1182 кг против 1090 кг у французского автомобиля и 1083 кг – у американского.

Внутри Chevrolet Aveo передняя панель выполнена V-образной, а отделку разбавляют серебристые вставки. Рулевое колесо обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает крупный спидометр, слева от него расположен тахометр, а справа – экран бортового компьютера.



Chevrolet самый легкий в тройке – 1083 кг



У Citroen самая большая колесная база – 2652 мм



Kia тяжелее соперников – 1182 кг



В крышку багажника Aveo интегрирован спойлер



Фонари C-Elysee растянуты на крылья



Фонари Rio растянуты на всю ширину кузова

Нежно-синяя подсветка приятная для глаз. Центральная панель слегка наклонена, а ее отделка имитирует карбон. Переключатели на ней просты и удобны в использовании. Размещенный с самого низу блок климат-контроля представлен тремя круглыми переключателями и двумя клавишами. По бокам панели – две небольшие ниши для мелкой поклажи. Также у Aveo два перчаточных ящика. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Диапазон регулировок водительского сиденья достаточно широкий, можно настроить и его высоту. Кресла получили подогрев, а у водителя есть откидной подлокотник. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

Отделка салона Citroen разбавлена хромированными и лакированными вставками. Подсветка – контрастная, оранжевая. Трехспицевый руль multifunctional и обшит кожей, а его обод снизу выполнен плоским. Циферблаты спидометра и тахометра дополнены серебристыми ободками и разделены экраном бортового компьютера. На центральной панели сверху установлен небольшой дисплей часов и термометра. Переключатели аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Интересно, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки регулируется только высота, зато у водительского сиденья довольно широкий диапазон настроек. Передние кресла весьма упругие, но зато неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Предусмотрен и небольшой подлокотник. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Kia Rio преобладает сдержанный стиль. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты приборов довольно крупные. Внутри спидометра помещен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре находится указатель температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio немного повернута к водителю и увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно большие, а потому ими удобно пользоваться на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского кресла уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обогреваются как они, так и руль. Обзорность у седана хорошая во всех направлениях.

На втором ряду во всех трех седанах достаточно просторно. Место для ног большое, по меркам В-класса. У Chevrolet и Citroen пространство над головой большее, чем у

Kia. Объем багажника Aveo равен 502 л, у C-Elysee – 506 л, а у Rio – 480 л. В Citroen также складываются задние сиденья, что увеличивает объем до 1332 л.

Для справедливого сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Chevrolet Aveo 1,4 LTZ, Citroen C-Elysee 1,6 Shine, и Kia Rio 1,4 Comfort. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, кондиционером, противотуманными фарами, магнитолой, двумя подушками безопасности и системой стабилизации ESP. Rio оснащен богаче соперников: у него есть датчики дождя и света, парктроник и камера заднего вида.

Под капотами всех трех машин – бензиновые атмосферные двигатели. «Четверка» Aveo объемом 1,4 л развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Она обладает резвым характером, и быстро набирает обороты, но по мере этого становится довольно громкой. Максимальный крутящий момент в 130 Н·м достигается при 4000 об/мин, то есть его нужно постоянно раскручивать. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключений и помогает разогнаться до 100 км/ч за 12,2 с и достичь 177 км/ч. При этом седан самый экономичный в тройке: расход топлива в городском цикле составляет 7,7 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км.

Под капотом Citroen – 1,6-литровый двигатель мощностью 115 л. с. при 6050 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый: максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин. Хотя по мере роста оборотов он становится громким. Зато у C-Elysee лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Правда, и расход топлива побольше, чем у соперников – 10,2 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на шоссе. Автомобиль в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Мотор Kia Rio объемом 1,4 л развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Он высокооборотистый, а потому его постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 132 Н·м доступен при 4000 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников, от чего страдает динамика. Kia разгоняется до 100 км/ч за 12,9 с и способен развить 183 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 8,5 л/100 км, а на трассе – 5,1 л/100 км. В Украине Rio также может быть оснащен 1,6-литровым двигателем мощностью 123 л. с.

У Chevrolet на первом месте – комфорт.



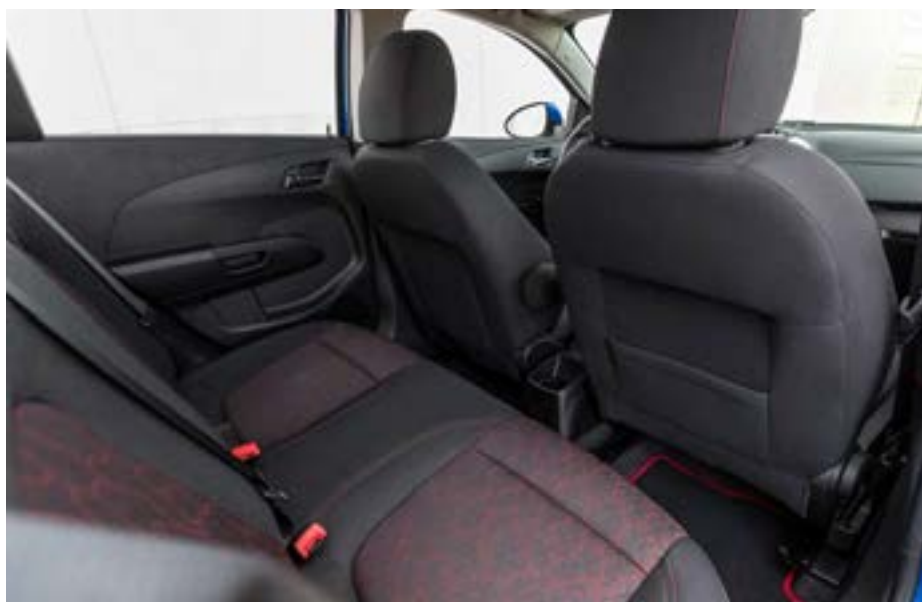
Передняя панель Chevrolet Aveo выполнена V-образной



Циферблаты приборов Citroen украшены хромированными ободками



Центральная панель Kia повернута к водителю



На втором ряду Aveo весьма просторно



Сзади в C-Elysee приличный запас для ног



У Rio небольшое пространство над головой сзади

Конечно, его подвеска мягкая, но у этого есть и обратная сторона: в поворотах высокий автомобиль ощутимо кренится. Aveo оснастили гидроусилителем рулевого управления, что прибавляет ему информативности, но настройки Fiesta все же несколько лучше. Тем не менее, руль точный, а в городских условиях легкий, что помогает маневрировать. Хэтчбэк демонстрирует уверенную и предсказуемую управляемость, а недостаточная поворачиваемость проявляется лишь на больших скоростях. При езде по шоссе в салоне весьма тихо. Тормозной путь со 100 км/ч составляет 37,8 м.

Chevrolet Aveo демонстрирует уверенную и предсказуемую управляемость. Его руль с гидроусилителем точный и на удивление информативный, а в городских условиях легкий, что помогает маневрировать. Диаметр разворота у него немного меньше, чем у соперников – 10,1 м против 10,2 м у Rio и 10,7 м у C-Elysee. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Aveo демонстрирует неплохое сцепление с дорогой. Энергоемкая подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом седан не слишком кренится в поворотах. При езде по шоссе в салоне весьма тихо, хотя шум ветра все же слышен.

Преимущество Citroen C-Elysee – мягкая и комфортабельная езда. Длинноходная энергоемкая подвеска седана уверенно поглощает даже серьезные выбоины на дороге. Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в поворотах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Сцепление с дорогой также неплохое. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин.

Kia неплохо маневрирует, но настройки его ходовой ставят на первое место комфорт. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. На малых скоростях Rio Sedan неплохо маневрирует. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110–120 км/ч все же немного слышен ветер.

Chevrolet Aveo 1,4 LTZ самый доступный в тройке – 414 тыс. гривен. Его преимуществом также является экономичность. Citroen C-Elysee 1,6 Shine лишь немногим дороже – 414 800 гривен, а его сильная сторона – вместительный багажник. Kia Rio 1,4 Comfort стоит 438 тыс. гривен и привлекает более богатым оснащением.



Объем багажника Chevrolet – 502 л



Багажник Citroen больше, чем у соперников – 506 л



У Kia в распоряжении – 480 л

Технические характеристики

Модель	Chevrolet Aveo	Citroen C-Elysee	Kia Rio
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт/	4/5		
Снаряженная масса, кг	1083	1280	1182
Длина/ширина/высота, мм	4399/1735/1517	4427/1748/1466	4400/1740/1470
Колесная база, мм	2525	2652	2600
Колея передняя/задняя, мм	1509/1509	1501/1478	1542/1543
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	142	160
Объем багажника мин/макс, л	502	506/1332	480
Диаметр разворота, м	10,1	10,7	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1398	1587	1368
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	100 при 6000	115 при 6050	100 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	130 при 4000	150 при 4000	132 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/55 R16	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,2	10,8	12,9
Максимальная скорость, км/ч	177	188	183
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,7	10,2	8,1
загородный цикл	4,9	5,6	5,1
смешанный цикл	5,9	7,3	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	414 000	414 800	438 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Разные концепции вседорожников



Ford Edge

Широкая решетка радиатора Ford Edge сочетается с раскосыми фарами



Renault Koleos

Решетка радиатора Renault Koleos напоминает улыбку



Skoda Kodiaq

Продолговатые фары Skoda Kodiaq соседствуют с треугольными «противотуманками»

Сегмент моделей повышенной проходимости – очень широкий и разнообразный, ведь сейчас именно вседорожники пользуются немалым спросом как во всем мире, так и в Украине. Время от времени на отечественном рынке появляются новые модели. Так, недавно в Украине стартовали продажи обновленного Renault Koleos. Мы решили сравнить его с Ford Edge и Skoda Kodiaq.

В дизайне Ford Edge господствуют графические линии, что неудивительно, ведь в переводе с английского Edge – «грань». Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В бампере заметен небольшой воздухозаборник. Боковины профилированы, а клесные арки слегка раздуты. У заднего стекла – довольно большой угол наклона, а прикрыто оно спойлером. Пятая дверь рельефная, а крупные фонари соединены черной лакированной накладкой.

Освеженный Renault Koleos отличается элегантным дизайном с плавными формами кузова. Особенно интересно смотрится передняя часть. Новая решетка радиатора напоминает улыбку, а светодиодные фары дополнены С-образными ходовыми огнями. Передние крылья украшены оригинальными хромированными молдингами, а задние – серьезно расширены и дополнены выштамповками. Серебристые накладки присутствуют и на порогах. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Skoda Kodiaq – первый большой вседорожник чешской марки, открывший новое направление в ее стиле. В дизайне автомобиля преобладают рубленые линии и углы. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по ее центру – «клюв» с логотипом Skoda. Продолговатые фары расположены отдельно от небольших «противотуманок». В бампере заметен немаленький воздухозаборник в виде улыбки. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари почти на всю ширину кузова.

Ford Edge несколько крупнее соперников – 4808 мм в длину при колесной базе в 2848 мм. У Renault эти показатели равны 4672 и 2705 мм, соответственно. Длина Skoda составляет 4691 мм, а расстояние между осями – 2791 мм. При этом Kodiaq несколько легче соперников – 1752 кг против 1817 кг – у Koleos и 2116 кг – у Edge.

В отделке салона Ford Edge присутствуют вставки «под алюминий» и черные лакированные поверхности. Рулевое колесо обшито кожей. Оно довольно большое, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Циферблаты приборов сочетаются с большим цветным дисплеем, на который выведены цифровой спидометр и данные бортового



Ford ощутимо тяжелее соперников – 2116 кг



Боковины Renault украшены хромированными накладками



Skoda самый легкий из трех вседорожников – 1752 кг



На крыше Edge установлен большой спойлер



Фонари Koleos растянуты почти на всю ширину кузова



Пятая дверь Kodiaq – рельефная

компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 8,4-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы SYNC 3. Клавиш здесь немного, но они довольно мелкие. Зато подстаканников в салоне целых 10. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а передние кресла оснащены электроприводом. Они очень мягкие, но и боковая поддержка у них неплохая. В добавок, есть подогрев и вентиляция. На центральном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий внутри бокс.

Салон Renault Koleos декорирован кожей, щедро разбавленной черными лакированными вставками. У трехспицевого рулевого колеса обод скошен снизу. Основные показания приборов выведены на небольшой экран, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя представлены обычными циферблатами. Большую часть центральной панели занимает крупный 8,7-дюймовый сенсорный экран планшетного формата. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки Renault Koleos изменяются высота и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья мягкие и удобные, но их подушки коротковаты, да и боковой поддержки чуть больше не помешало бы. Зато они оснащены подогревом и вентиляцией. Широкий центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Skoda Kodiaq преобладает строгий стиль, а в отделке использована алькантара. Также в отделке немало черных лакированных накладок. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и привыкнуть к ним несложно. У вседорожника сразу два перчаточных ящика и приличных размеров бокс в подлокотнике. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, довольно широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние кресла довольно упругие, но зато отлично удерживают спину. Предусмотрен подогрев сидений и руля. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Высокая посадка за рулем и тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду автомобилей места для ног и над головой вполне достаточно, а салон довольно широкий в районе плеч, чтобы с удобством поместились три взрослых пассажира. Edge немного просторнее

соперников. Во всех трех автомобилях у задних сидений изменяется угол наклона спинки, а у Skoda есть еще и горизонтальная регулировка. Kodiaq за доплату можно оснастить креслами третьего ряда. У чешского вседорожника самый вместительный багажник – 720 л против 602 л у американского автомобиля и 505 л – у французского. Со сложенными задними креслами получается 2065, 2104 и 1777 л, соответственно. Пятая дверь в Ford и Skoda оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны равноценные (по стоимости) версии вседорожников – Ford Edge 2,0 EcoBlue Titanium, Renault Koleos 2,0 Intense и Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками и электроприводом зеркал заднего вида, аудиосистемой, климат-контролем, спутниковой навигацией, датчиками освещения и дождя, связью Bluetooth, парктроником, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford и Renault также оснащены камерой заднего вида, а в Edge есть еще и беспроводная зарядка для смартфонов. Кроме того, американский вседорожник оснащен системами автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков, а французский – технологией мониторинга «слепых» зон. У Edge 9 подушек безопасности, у Kodiaq – 7, а у Koleos – 6.

Вседорожники оснащены 2,0-литровыми турбодвигателями. Двигатель Ford Edge дополнен двумя турбинами, а потому самый мощный – 238 л. с. при 3750 об/мин. Максимальный крутящий момент составляет 450 Н·м и достигается в узком диапазоне 2000-2250 об/мин. Нужно отметить, что двигатель довольно-таки громкий. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро, поэтому динамика страдает. Разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а максимальная скорость составляет 216 км/ч. Да и расход топлива у Edge побольше, чем у соперников – 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Под капотом Renault – турбодизель мощностью 177 л. с. Тяги у него поменьше, чем у Ford, но все равно в распоряжении приличные 380 Н·м крутящего момента при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не ощутимы. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и развивает 201 км/ч. Бесступенчатый вариатор CVT работает плавно и неплохо подбирает обороты двигателя. При этом благодаря ему еще и расход топлива довольно небольшой: 6,2 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – на трассе.

Skoda оснастили 2,0-литровым турбодвигателем мощностью 190 л. с. Он эластичен, и довольно-таки тяговит на малых оборотах. Пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м при 1900 об/мин. Мотор работает очень тихо



Циферблаты приборов Ford сочетаются с большим цветным дисплеем



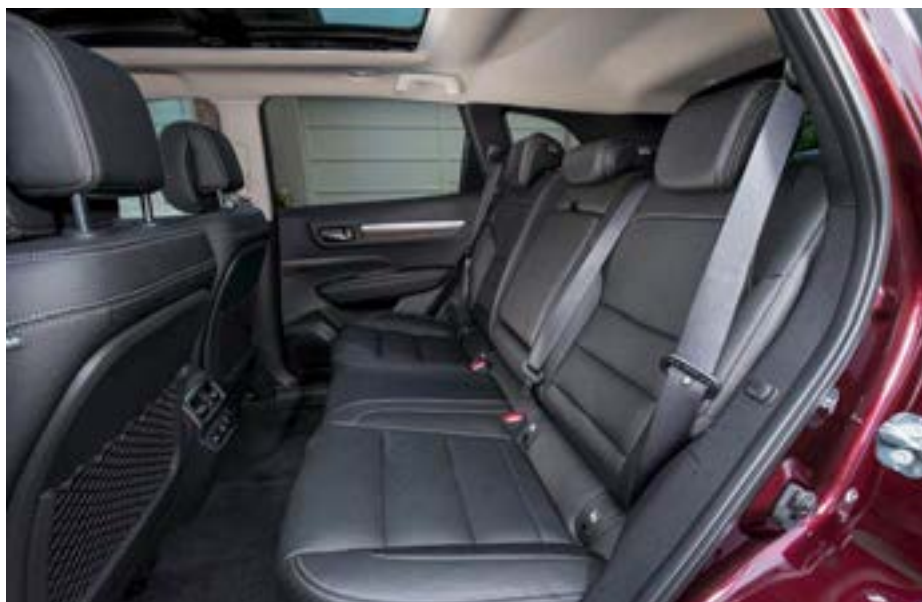
По центру панели приборов Renault установлен жидкокристаллический дисплей



Отделка салона Skoda разбавлена черными лакированными вставками



На втором ряду Edge очень просторно



Сзади в Koleos достаточно места для ног и над головой



Задние сиденья Kodiaq горизонтальную регулировку

и плавно. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Благодаря ей Kodiaq демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Вместе с тем «аппетит» у него умеренный – 6,6 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в на шоссе. В Украине также предлагают 150-сильный вариант этого дизеля и бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый, а в Renault предусмотрена функция принудительной блокировки межосевой муфты на скорости до 40 км/ч. Хотя на серьезное бездорожье все три автомобиля не рассчитаны.

Ходовая Edge больше ориентирована на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает выбоины. Вместе с тем довольно неплохая и управляемость. Вседорожник уверенно ведет себя в поворотах, а крены кузова умеренные. Рулевое управление очень легкое, но обратной связи у него немного. Адаптивный электроусилитель увеличивает его остроту на большой скорости. При езде по автомагистрали внутри тихо благодаря качественной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех.

Подвеска Renault также настроена на комфортную езду. Подвеска довольно мягкая и с неровностями справляется, хотя при этом автомобиль довольно ощутимо кренится в поворотах. Руль вседорожника точный и достаточно информативный, хотя и несколько тяжеловат. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать, а курсовая устойчивость хорошая. Не вызывает вопросов и сцепление с дорогой. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию салона: при 120-130 км/ч внутри тихо и не нужно повышать голос при разговоре.

Управляемость Skoda Kodiaq лучшая из трех вседорожников. Подвеска довольно упругая и неровности более ощутимы, зато автомобиль уверенно чувствует себя в виражах и очень мало кренится. К тому же, технология векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Руль вседорожника слишком легкий, хотя довольно точный и на удивление информативный. Шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Renault Koleos 2,0 Intense привлекает самой доступной в тройке ценой – 901 800 гривен. Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style стоит 1 089 000 гривен и привлекает динамикой большим багажником. Ford Edge 2,0 EcoBlue Titanium несколько дороже соперников – 1 129 300 гривен, но зато у него богатая комплектация.



Объем багажника Ford – 602 л



У Renault в распоряжении 505 л



Багажник Skoda самый вместительный – 720 л

Технические характеристики

Модель	Ford Edge	Renault Koleos	Skoda Kodiaq
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2116	1817	1752
Длина/ширина/высота, мм	4808/1928/1742	4672/1843/1678	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2850	2705	2791
Колея передняя/задняя, мм	1646/1643	1591/1586	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	203	210	187
Объем багажника мин/макс, л	602/2104	505/1777	720/2065
Диаметр разворота, м	11,9	10,8	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1995	1995	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	238 при 3750	177 при 3750	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 2000	380 при 2000	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/73	Дт/60	Дт/52
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	вариатор	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	9	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, HDC
Размер шин	235/55 R19	225/60 R18	235/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6	9,5	8,4
Максимальная скорость, км/ч	216	201	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,0	6,2	6,6
загородный цикл	6,6	5,8	5,2
смешанный цикл	5,7	5,9	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 129 000	901 800	1 089 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Рижский мото сокровищница



Музей — автостарины



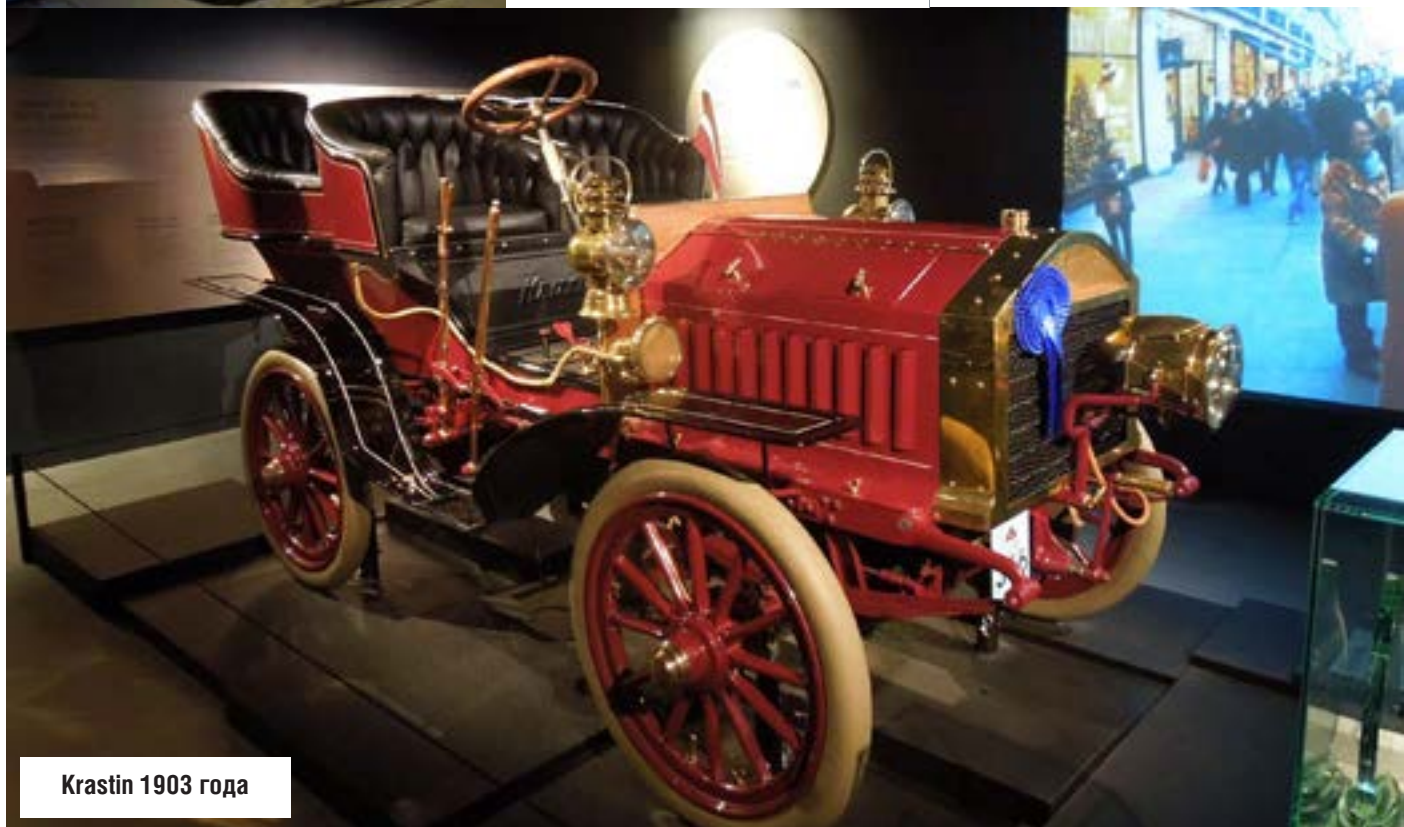
Экспозиция массовых автомобилей



Benz Patent-Motorwagen 1886 года

Рига славится своими автомобильными традициями. Именно здесь еще в 1909 году наладили производство автомобилей «Руссо-Балт», а в послевоенные годы латвийские коллекционеры прославились своими редкими ретро-автомобилями. Так что неудивительно, что именно в Риге с 1989 года работает один из лучших автомобильных музеев Восточной Европы.

Рижский мотормузей позволяет отследить эволюцию автомобиля с конца XIX века до наших дней. Посетителей встречает первый в мире автомобиль Benz Patent-Motorwagen 1886 года. Этап зарождения автомобильной промышленности представляют малоизвестные сейчас автомобили Reo, FN и Overland.



Krastin 1903 года

Overland 1911 года и Ford T 1919 года





Пожарный Руссо-Балт 1913 года

Настоящим раритетом является единственный в мире Krastin 1903 года, созданный выходцем из Латвии Аугустом Крастиньшем. Для своего времени это была передовая конструкция с карданным валом вместо цепи и откидным рулем для удобства посадки-высадки.

Конечно же, в музее можно увидеть и первый массовый автомобиль в мире Ford T, а еще самый первый легковой BMW 3/15. инновационными для своего времени были переднеприводные DKW F8 и Audi Front. Кроме того, представлены представительские Renault 10 CV и Fiat 503.

Вообще, дорогих авто высшего класса в Рижском мотормузее хватает. Чего стоит один лишь кабриолет Horch 853 1936 года, принадлежавший высокопоставленному немецкому генералу. Недешевый лимузин Lincoln KB V12 возил Максима Горького, а Cadillac V8 Series 353 был парадным кабриолетом президента Латвии Карлиса Улм-



BMW 3/15 1931 года



Renault 10CV 1928 года и Fiat 503 1926 года



Cadillac V8 президента Латвии и Renault Viva Gran Sport посла Франции



Horch 853 1936 года



Lincoln KB V12 Максима Горького

ниса. Обтекаемый седан Renault Viva Grand Sport обслуживал посла Франции в Риге.

Среди других роскошных моделей следует отметить лимузин Packard Eight, элегантный кабриолет Bentley Mk VI. Также впечатляют кабриолеты Mercedes-Benz 170 и 320,

Steyr 220 и BMW 327/328. К слову, BMW очень редкий – таких автомобилей с 80-сильным гоночным мотором выпустили чуть больше 500. Для своего времени кабриолет был довольно быстрым – 140 км/ч.

Изюминка коллекции – легендарный болид

Фердинандом Порше. Среднемоторный автомобиль оснащен компрессорным 6,0-литровым V16 мощностью 520 л. с. и способен развить 340 км/ч. После войны автомобиль вывезли в СССР и в 70-х чуть было не сдали на металлолом, но его вер-



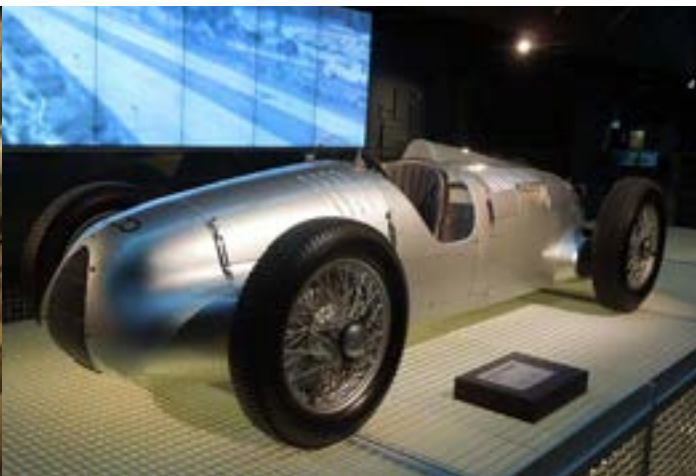
Steyr 220 и Packard Eight



Кабриолеты Mercedes 170 и 320



BMW 327/328 1938 года



Звезда коллекции — Auto Union Type C/D 1938 года



Bentley Mk VI 1946 года



Citroen DS 1955 года

Среди гоночных автомобилей следует отметить рекордный Volkswagen ARVW 1980 года. Обтекаемый прототип оснащен не самым мощным 175-сильным турбодвигателем, но развил 362 км/ч.

Советский автоспорт представлен боли-

дами «Эстония» и уникальным ЗИЛ-112 1963 года. Похожий на Ferrari Testarossa кабриолет получил 6,0-литровый V8 мощностью 240 л. с. и способен развить 250 км/ч. К слову, это первый советский автомобиль с дисковыми тормозами.

В экспозиции послевоенных моделей бросаются в глаза Citroen DS и обтекаемый Tatra T87. Даже сейчас автомобиль впечатляет продуманной аэродинамикой, расположенным сзади V8 воздушного охлаждения и интересными новшествами вроде пово-



Гоночные болиды Estonia



Инновационный Tatra T87



ЗИЛ-112С 1963 года

ротной центральной фары. Не менее инновационным является Citroen DS с гидropневматической подвеской и полуавтоматической трансмиссией. Также обустроена экспозиция массовых «народных» автомобилей, включающая и Volkswagen Beetle, и Citroen 2CV, и Fiat 500, и Mini Cooper, и ВАЗ-2101.

Конечно же, автопром СССР обширно представлен. Отдельно сгруппированы лимузины советских вождей – бронированный ЗиС-115 Сталина, а также ЗиС-101 и 110, ГАЗ-13 «Чайка» и ЗИЛ-111Г. Особняком стоит Rolls-Royce, разбитый Леонидом Брежневым – его не стали восстанавливать после ДТП.

Кроме того, в музее – неплохая коллекция мотоциклов, грузовой и особенно пожарной техники. Очень ценным является отрестав-



Volkswagen ARVW 1980 года



Разбитый Rolls-Royce Брежнева



Стенд советских представительских авто

рированный пожарный «Руссо-Балт» 1913 года.

Одну из экспозиции посвятили латвийской автопромышленности. Причем, речь идет не только о микроавтобусах RAF (здесь, кстати, представлен даже прототип RAF нового поколения 1994 года) и мопедах «Рига», но и о Ford 30-х годов латвийской сборки. Мало кто знает, что в Риге выпускали даже знаменитый Ford V8 мощностью до 85 л. с.

Рижский мотормузей – это не только автомобили и мотоциклы, но и экспозиция запчастей, винтажные автозаправки и коллекция радиоприемников. А еще он интерактивный – с многочисленными инсталляциями, планшетами с информацией и даже дополненной реальностью, механизмами в разрезе, играми и головоломками для взрослых и детей. Посетителям даже предлагают виртуальную поездку на автобусе. В общем, экспозиция порадует автолюбителей всех возрастов.



Ford V8 латвийской сборки



Прототип RAF 1994 года

Packard





американская роскошь



Первый Packard Model A 1899 года



Packard Model F в 1903 совершил трансамериканский пробег



Packard Model S 1906 года



Packard Model 30 1911 года

Детройт вот уже свыше ста лет является сердцем американского автопрома. Сейчас город переживает не лучшие времена, но в первой половине XX века он процветал. Мало кто знает, что первым свое предприятие в Детройте открыл не Ford и не Chevrolet, а Packard. Эта марка уже не существует, но раньше она гремела на весь мир. Недавно ей исполнилось 120 лет.

Основателями компании стали братья Джеймс Уорд и Уильям Дауд Паккарды. С 1850 года их отец держал крупный магазин в городе Уоррен (штат Огайо), затем открыл пилораму, а с 1890 года занялся выпуском электрических ламп. В 1898 году Джеймс решил накупить автомобиль и отправился на предприятие Winton, расположенное в 130 км от его дома. В Winton до этого выпустили 12 машин, отличавшихся надежностью и скоростными качествами, а вот тринадцатый экземпляр, доставшийся Паккарду, оказался несчастливый. Джеймс решил возвращаться на нем домой, но по дороге Winton постоянно глох и, в конце концов, вовсе замер на обочине. Пришлось нанимать лошадей, чтобы взять новое приобретение на буксир.

Разочарованный Джеймс пришел с жалобой к Александру Уинтону, но тот в весьма грубой форме ответил ему: «Не нравится – построй свою машину!» Молодой предприниматель так и сделал: в ноябре 1899 года вместе с братом собрал свой первый автомобиль. Это был небольшой четырехколесный экипаж с 12-сильным одноцилиндровым двигателем. На фоне своих конкурентов он выгодно отличался наличием рулевого колеса вместо более привычного в те времена рычага. Стоила новинка недешево – 2600 долларов, тогда как большинство моделей можно было приобрести за 400-1500. Тем не менее, состоятельные клиенты оценили качество ее изготовления: за 1900 год собрали 47 машин. Покупателей завлекали рекламой: в Packard одними из первых в отрасли начали печатать буклеты.

Надежность первых Packard подтвердили соревнования. В 1901 году новая модель S приняла участие в гонке Нью-Йорк-Буффало. На старт вышло 89 экипажей, но финишировали лишь пять, из них четыре – Packard. А спустя два года модель Packard F Old Pacific совершила невероятный автопробег из Сан-Франциско в Нью-Йорк всего за 53 дня.

Одним из владельцев первых Packard был миллионер Генри Джой. Автомобиль настолько ему понравился, что вместе с друзьями он выкупил акции компании, инвестировал в нее 250 тыс. долларов и стал главой совета директоров. Именно Джой взялся построить в Детройте современный завод. Его открыли в начале 1906 года, однако братья Паккард отказались покидать родной город. Они решили оставить фирму и заняться электрооборудованием.

На новом месте появились и свежие модели. Сначала появился 24-сильный Packard Model S, развивавший приличные на то время 100 км/ч. Затем появился роскошный Model 30 с четырехцилиндровым двигателем мощностью 40 л. с. С 1911 года начали производить шестицилиндровый 74-сильный Model 48. Хотя его цена достигла 5000-6500 дол-

ларов (128-167 тыс. по современному курсу), за год продали 1350 таких автомобилей. Автосалоны и сервисные центры Packard появились в 104 американских городах. Параллельно наладили выпуск трехтонных грузовиков, а для нужд армии стали изготавливать авиационные моторы.

Генри Джой понимал, что без хороших дорог автомобилизации не будет и продажи машин серьезно не вырастут. Он присоединился к акции по сбору денег на строительство трансконтинентального шоссе через всю Америку. Но совету директоров такое расточительство пришлось не по душе, и в 1916 году Джой ушел в отставку. Вместо него выбрали Элвана Маколи, руководившего фирмой на протяжении более сорока лет. Именно ему принадлежит авторство рекламного слогана компании: Ask the man who owns one («Спросите у владельца»).

Тем не менее, именно Генри Джой начал разработку уникального Packard Twin Six.

Packard Twin Six - первый в мире автомобиль с V12



Ральф Де Пальма разогнал гоночный Packard Twin Six до 240 км/ч



Packard Eight 1923 года



Название его говорило само за себя: это был первый в мире автомобиль с V12. Двигатель создали из двух рядных «шестерок» и он отличался невероятной тишиной и плавностью работы: монетка, поставленная на блок цилиндров «на ребро» не падала. Мощности в 88 л. с. хватало, чтобы развивать 130 км/ч. Хотя новинка оставалась недешевой (2700-3700 долларов), за первый год продали 7746 Twin Six, а до 1923 года их выпустили 35 тыс.

Вскоре V12 приспособили для авиации: так появился знаменитый двигатель Liberty. В 1919 году гонщик Ральф Де Пальма установил мировой рекорд скорости – разогнал доработанный Twin Six до 240 км/ч на пляже во Флориде. А три года спустя катер с этим мотором развил 196 км/ч. Кстати, Packard Twin Six было в гараже гетьмана Павла Скоропадского.

Элван Маколи понимал, что баснословно дорогие премиальные автомобили не будут массовыми. В 1920 году появился шестицилиндровый Single Six – один из первых



Packard Single Six 1924 года



Packard Deluxe Eight с кузовом от Dietrich, 1930 год

автомобилей с тормозами на всех колесах. Через три года показали 6,3-литровый Eight. Его рядная «восьмерка» станет основным двигателем Packard вплоть до середины 50-х годов. Мощности в 105 л. с. хватало, чтобы достигать 128 км/ч. Модель производили в нескольких версиях: более компактной и доступной Light Eight с колесной базой в 3248 мм, стандартной Standard Eight (база – 3454 мм) и дорогие Custom и Deluxe Eight (3632 мм).

Над внешним видом Packard работали стилисты ателье Dietrich, количество предлагаемых типов кузова достигло 21. Причем, чуть ли не каждый год дизайн автомобилей обновлялся. Капоты автомобилей стали украшать новым логотипом: статуэткой вставшего на дыбы слона. Даже версию Light Eight продавали по цене от 2150 долларов, а Standard Eight стоил 4100 долларов – за эти деньги можно было купить десять доступных Ford A. Тем не менее, в 1928 году продали свыше 55 тыс. этих недорогих автомобилей.



Packard Custom Eight 1932 года



Фазтон Packard Twin Six 1932 года



Packard Super Eight Coupe Victoria 1933 года



**Packard Twelve Boattail Speedster
принадлежал актеру Кларку Гейблу**

Покупатели ценили высокое качество, подтвержденное многими испытаниями. Элван Маколи выделил миллион долларов на постройку собственного тестового полигона. Packard продавали не только в США – автосалоны открыли в 61 стране мира.

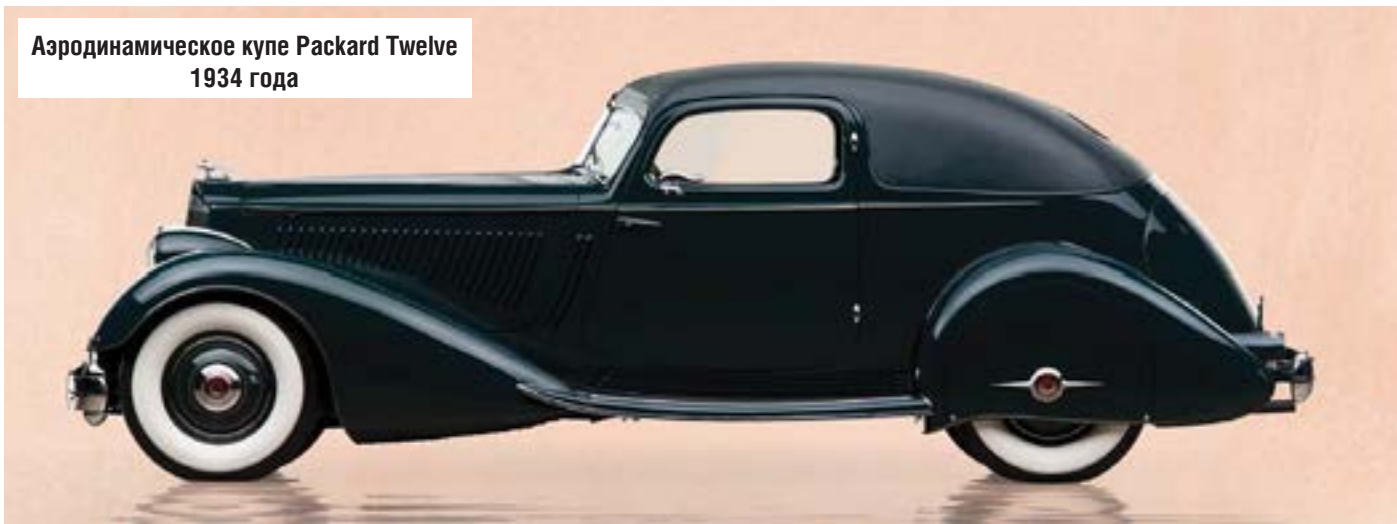
Успешную ходу Packard прервала Великая депрессия. В мгновение ока многие состоятельные граждане стали бедняками. Естественно, что в такой ситуации спрос на премиальные модели резко упал. Некоторые знаменитые производители обанкротились – исчезли марки Auburn, Duesenberg, Marmon, Pierce Arrow. Packard выстоял, хотя его производство сократилось в 8 раз: до 7000 автомобилей в год.

Ставку сделали на самых богатых американцев. Для них в 1932 году возродили Packard Twin Six, но с полностью новым 7,3-литровым V12. Мощность мотора возросла до 160 л. с., а крутящий момент достиг немалых 436 Н·м. Максимальная скорость составила 162 км/ч. Среди интересных новшеств был гидропривод тормозов.



Packard Twelve 1933 года

**Аэродинамическое купе Packard Twelve
1934 года**



Год спустя модель переименовали в Twelve («Двенадцать»), чтобы еще больше подчеркнуть V12 под капотом. Желающих выделить привлекали с помощью эксклюзивных заказных кузовов от известных ателье LeBaron и Dietrich. Основными их покупателями стали миллионеры и звезды Голливуда.

Конечно, Twelve могли позволить не все. Базовый седан стоил 9000 долларов, а за такие шедевры, как кабриолет Boattail Speedster актера Кларка Гейбла или аэродинамическое купе от LeBaron нужно было выложить до 18 тыс. долларов, то есть,

свыше 300 тыс. по нынешнему курсу. Но особой популярностью пользовался фазтон от LeBaron с отдельным лобовым стеклом для задних пассажиров. Один бронированный лимузин стал подарком Иосифу Сталину от президента США Франклина Делано Рузвельта.

За шесть лет продали около 35 тыс. таких автомобилей, а менее зажиточным покупателям предложили альтернативу – модель Super Eight. С виду она не отличалась от флагманского Twelve, имела такую же колесную базу (3607 мм), да и все яркие за-

казные кузова для нее были доступны. Основное различие скрывалось под капотом, где установили более дешевую «восьмерку» мощностью 145 л. с.

В 1935 году компания решила открыть для себя средний класс с моделью 120 стоимостью менее 1000 долларов. Автомобиль мгновенно стал популярным, ведь многие американцы хотели купить Packard, но не у всех хватало денег на роскошные модели. Packard 120 оснастили 4,6-литровым 110-сильным восьмицилиндровым мотором, позволявшим развить 135 км/ч. На 120 дебюти-

**Фазтон Packard Twelve с кузовом от
LeBaron, 1934 год**



Packard 120 1935 года



Packard Super Eight 1936 года

**Packard Eight Convertible Victoria
от Говарда Даррина**



ровала независимая подвеска всех колес и уже в те времена в качестве опции можно было заказать радио, а позже – и кондиционер. Сохранилась и возможность выбора типа кузова. За первый же год продали 25 тыс. «сто двадцатых», тогда как остальных Packard – всего 7 тыс. А через год их выпустили уже 55 тыс.

К 1937 году подготовили еще более доступный Packard Six – упрощенный вариант модели 120 с меньшим количеством хрома в отделке и шестицилиндровым 3,9-литровым двигателем на 100 л. с. Он стоил всего 795 долларов – почти столько же, сколько самые дорогие Ford и Chevrolet. Вскоре Six переименовали в Packard 110, а на его базе подготовили специальную версию для такси.

Доступные новинки позволили Packard окончательно преодолеть последствия кризиса. Но и о роскошных автомобилях не забывали. В 1940 году увидела мир свежая их линейка – Super Eight 160 и новый Super Eight 180, сменивший модель Twelve. Обе



Доступный Packard Six 1937 года



Packard Twelve 1939 года



Packard 110 1941 года



Packard Clipper 1941 года



Packard Super Eight 180 1941 года



Лимузин Packard Clipper 1946 года

новинки оснастили 5,8-литровой 160-сильной «восьмеркой». По мощности она не уступала V12, но зато была более дешевой в производстве, что позволило снизить цену автомобиля до 6800 долларов. Поэтому не удивительно, что «сто восьмидесятых» произвели в четыре раза больше, чем Twelve. Кстати, именно с Packard Super Eight 180 скопировали советский ЗИС-110.

В конце 30-х Packard удивляли экстравагантными кузовами от известного стилиста

Говарда Даррина. Он родился в богатой семье, но решил зарабатывать на жизнь сам и уехал в Париж обучаться автомобильному дизайну. Заработав известность яркими творениями, Говард в 1937 году вернулся в США и основал в Лос-Анджелесе, прямо на голливудском бульваре Сансет, новую мастерскую. Кинозвезды буквально выстроились в очередь за эксклюзивными автомобилями.

Даррин любил Packard и разработал 16

эксклюзивных кузовов. Когда их увидело руководство марки, то предложило сотрудничество. Стилист создал как двухдверный кабриолет Convertible Victoria, четырехдверный фаэтон и спортивный седан. Все они отличались обтекаемыми формами, отсутствием подножек и уменьшенной на 7,5 см высотой. Но самым приятным было то, что кузов от Даррина можно было заказать как для дорогого Super Eight 180, так и для доступного Packard 120.



Packard Eight 1948 года

Packard 200 1951 года



Говарду Даррину поручили разработку полностью нового Packard Clipper. Оснастили его новым 4,7-литровым восьмицилиндровым мотором мощностью 125 л. с., а широкая колея позволила значительно улучшить управляемость. Премьера модели состоялась в 1941 году, но до вступления США в войну успели выпустить лишь 16 тыс. автомобилей. Затем пришлось сворачивать производство и заняться изготовлением двигателей для легендарных истребителей P-51 Mustang.

Автомобили сошли с конвейера в 1946 году, причем на первых порах решили собирать только Clipper. Он стал очень популярным, и за год продали свыше 100 тыс. машин. Позже в линейке появилась модель Eight нового поколения. С 1949 года в качестве опции стали предлагать автоматическую трансмиссию.

Контракты от армии позволили заработать миллионы долларов, поэтому в Packard взялись за проектирование сразу нескольких новых моделей, которые представили в 1951 году. Самым дешевым стал новый Packard 200 с 5,3-литровой 135-сильной «восьмеркой». Флагманский Patrician 400 был



Packard Patrician 400, 1954 год

мощнее (150 л. с.) и крупнее. За год продали 101 тыс. машин.

По-настоящему впечатлил публику Packard Caribbean 1955 года, привлечший внимание модным дизайном с большими киями на задних крыльях. Для автомобиля разработали новый 5,7-литровый V8 мощностью 275 л. с., автоматическую коробку передач и торсионную подвеску. А комплектация включала усилитель руля, радио, конди-

ционер, электроприводы стеклоподъемников и регулировки сидений.

Выпустили всего 500 купе и кабриолетов, но вскоре последовали и более дешевые модели в духе Caribbean – Clipper Patrician нового поколения. Нам этот дизайн может показаться очень знакомым, ведь именно Packard Caribbean стал прообразом для «Чайки» ГАЗ-13.

В начале 50-х годов стало понятно, что



Packard Caribbean 1955 года стал прообразом Чайки



Packard Hardtop Coupe 1958 года



Packard Hawk 1958 года

конкурировать с «Большой тройкой» (концерны Ford, General Motors и Chrysler) становится все сложнее. Конкуренты практически ежегодно обновляли дизайн своих моделей, а в Packard на это не хватало средств. После завершения Корейской войны резко сократились правительственные заказы для армии, дававшие немалую прибыль. Руководство компании начало искать союзника, и в 1956 году состоялось слияние со Studebaker.

Объединение стало фатальным для Packard. Дело в том, что с 1957 года стали выпускать

фактически копии Studebaker, что негативно повлияло на имидж. Хотя сами модели оказались не слишком плохими. Так, купе Hawk с 275-сильным компрессорным V8 и 3-ступенчатым «автоматом» могло разогнаться до 200 км/ч. Но популярности автомобиль не обрел, ведь стоил он на целых 700 долларов дороже аналогичного Studebaker. В 1957 году выпустили всего 588 этих машин и еще чуть более 2 тыс. седанов и универсалов. Дела компании резко ухудшились и с июня 1958-го производство машин прекратили.

Были попытки продавать под названием Packard французские купе Facel Vega, но идея не нашла продолжения. Возродить Packard предприняли в 1999 году и подготовили оригинальный седан с V12, однако дальше прототипа дело не пошло.

Автомобили Packard не выпускают уже более 60 лет, но их очень ценят коллекционеры. Особенно популярными являются модели с эксклюзивными кузовами – за них на аукционах порой отдают сотни тысяч долларов.



Концепт-кар Packard Twelve 1999 года

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

www.autosale.kiev.ua



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

COSMOLADY

Q2 | Q3 | Q4 | 2020 |

Р Н Л Я Ж Е Н Щ 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