

Тест-Драйв

МАЙ 2020



Aston Martin Valhalla • Hyundai Prophecy • Chevrolet Traverse • Skoda Spaceback • Fiat Strada • Volkswagen Viloran • Brabus 800 Adventure XLP • Audi A3 Sedan • Toyota Yaris Cross • Apex AP-0 • Koenigsegg Jesko Absolut • Mercedes-AMG GLE63 • Volkswagen Atlas Cross Sport • Kia Seltos • Peugeot e-208 • Porsche 718 Cayman GTS 4.0 • Audi e-tron Sportback • BMW M8 • Lamborghini Huracan Evo RWD • Volkswagen T-Roc Cabriolet • Audi A3 • Genesis GV80 • Land Rover Defender • Polestar 2 • Audi A6 • BMW 5 Series • Mercedes-Benz E-Class • Mazda CX-30 • Mercedes-Benz GLA • Subaru XV • Peugeot 2008 • Skoda Kamiq • Toyota C-HR • Audi Q3 Sportback • BMW X2 • Jaguar E-Pace •

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
HYUNDAI PROPHECY:**
взгляд в будущее



8

**Премьера
CHEVROLET TRAVERSE:**
обновление



12

**Премьера
SKODA SPACEBACK:**
модернизация



16

**Премьера
FIAT STRADA:**
смена поколений



20

**Премьера
VOLKSWAGEN VILORAN:**
мини-вэн премиум-класса



24

**Премьера
BRABUS 800 ADVENTURE XLP:**
для экстремальных условий



30

**Премьера
AUDI A3 SEDAN:**
смена поколений



34

**Премьера
TOYOTA YARIS CROSS:**
самый маленький в «семействе»



38

**Премьера
APEX AP-0:**
спорткупе новой эры



44

**Премьера
ASTON MARTIN VALHALLA:**
нетипичный британец



50

**Премьера
KOENIGSEGG JESKO ABSOLUT:**
цель – 500 км/ч



56

**Дебютант
VOLKSWAGEN ATLAS CROSS SPORT:**
пополнение во вседорожной линейке



62

**Дебютант
KIA SELTOS:**
стильно и недорого



70

**Дебютант
PEUGEOT E-208:**
старт электрификации



78

**Дебютант
PORSCHE 718 CAYMAN GTS 4.0:**
спорткупе старой школы

- | | | |
|---|------------|--|
|  | 84 | Дебютант
AUDI E-TRON SPORTBACK:
стильный электромобиль |
|  | 92 | Дебютант
BMW M8:
прибавка в мощности |
|  | 100 | Дебютант
LAMBORGHINI HURACAN EVO RWD:
прибавка в мощности |
|  | 106 | Дебютант
VOLKSWAGEN T-ROC CABRIOLET:
нестандартный подход |
|  | 114 | Дебютант
AUDI A3:
премиальный собрат Volkswagen Golf |
|  | 122 | Дебютант
GENESIS GV80:
проба пера в новом сегменте |
|  | 128 | Дебютант
LAND ROVER DEFENDER:
возвращение легенды |
|  | 136 | Премьера
MERCEDES-AMG GLE63:
мощный тяжеловес |
|  | 144 | Дебютант
POLESTAR 2:
электрический первенец |
|  | 150 | Сравнительный тест-драйв
AUDI A6, BMW 5 SERIES И MERCEDES-BENZ E-CLASS:
бизнес-класс по-немецки |
|  | 156 | Сравнительный тест-драйв
MAZDA CX-30, MERCEDES-BENZ GLA И SUBARU XV:
во вседорожном стиле |
|  | 162 | Сравнительный тест-драйв
PEUGEOT 2008, SKODA KAMIQ И TOYOTA C-HR:
поединок городских вседорожников |
|  | 168 | Сравнительный тест-драйв
AUDI Q3 SPORTBACK, BMW X2 И JAGUAR E-PACE:
стильные и практичные |
|  | 174 | Страницы истории
STUDEBAKER:
от повозок до спорткупе |

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.

Hyundai R

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ



Prophesy





Hyundai внедряет новое направление в дизайне, названное Optimistic Futurism. В скором будущем серийные модели корейской марки станут ярче на вид, а предваряет их концепт-кар Hyundai Prophecy.

Обтекаемый седан Hyundai Prophecy получился элегантным. У него стремительный вытянутый профиль с короткими свесами кузова, выраженным «носом» и аркообразной линией крыши. Колесные арки слегка расширены. Дверные ручки выполнены выдвижными. Оптика выполнена из светодиодных матричных панелей, причем если фары довольно компактные, то фонари

растянуты на всю ширину задней части. Также обращает на себя тоненький прозрачный спойлер.

Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют, что облегчает посадку и высадку. В отделке использована клетчатая ткань. На всю ширину передней панели установлен дисплей, на который выведены показания приборов и данные мультимедийной системы. Внутри установлены четыре сиденья, разделенных высокой центральной консолью.

У Hyundai Prophecy очень оригинальные органы управления. Руль и педали отсутствуют, а вместо них установили два джой-

стика с кнопками. Такое решение призвано высвободить больше внутреннего пространства, а также сделать посадку водителя удобнее. Предусмотрен и беспилотный режим – в этом случае у передних кресел откидываются спинки, чтобы можно было путешествовать в расслабленной атмосфере.

Характеристики Hyundai Prophecy не раскрывают, хотя известно, что это электрокар. Также в Hyundai не исключают, что на базе этого концепт-кара может появиться серийная модель, но случится это после 2021 года.





Chevrolet



Traverse

обновление





Большой семейный вседорожник Chevrolet Traverse известен с 2008 года и являет собой более доступную и комфортабельную альтернативу рамному Suburban. С 2017 года в производстве второе поколение Traverse и теперь его немного обновили.

Новый Chevrolet Traverse сохранил знаковый граненый дизайн с рельефными боковинами. Узнать освеженную модель можно, прежде всего, по новой решетке радиатора, разделенной балкой с логотипом марки. Фары стали более раскосыми теперь они светодиодные уже в базовой версии. Также у вседорожника изменены бамперы, а создали обращают на себя внимание новые

стреловидные фонари, соединенные хромированным молдингом. Предложены и легкосплавные диски свежего дизайна диаметром 18-20 дюймов.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше серебристых вставок. Изменена комбинация приборов – циферблат спидометра теперь выводится на 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. На центральной панели установлен улучшенный сенсорный экран мультимедийной системы. Chevrolet Traverse также получил новые сиденья и по-прежнему предлагается в версиях на 7 или 8 мест.

Базовую комплектацию вседорожника дополнили системы автоматического тор-

можения и соблюдения полосы движения. За доплату теперь предложен и адаптивный круиз-контроль.

Как и прежде, на выбор предложены 2,0-литровый 260-сильный бензиновый турбомотор и 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 310 л. с. Обе версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или полным.

Новый Chevrolet Traverse поступит в продажу с лета, причем продается он не только в США, но и в Восточной Европе и Азии. Стоимость вседорожника – от 30 тыс. долларов.





Skoda Sp

модернизация



paceback





Skoda Spaceback представили в 2013 году, как хэтчбек С-класса на базе модели Rapid. Skoda в этом сегменте с недавних пор представлена новой моделью Scala. Однако предшественники Rapid и Spaceback остаются в производстве по очереди прошли обновление.

Новая Skoda Spaceback в анфас стала похожей на Scala. Ее решетка радиатора стала крупнее, появились и новые продолговатые фары. Оптика теперь может быть и светодиодной. У автомобиля новые капот и передний бампер с увеличенным воздухо-

заборником в виде улыбки. Предложены свежие легкосплавные диски диаметром 15 и 16 дюймов. Сзади обращают на себя внимание новые продолговатые фонари и не-сколько измененная пятая дверь.

В салоне появилось новое рулевое колесо и освежены циферблаты приборов. А вот цифровая приборная панель (как у обновленного Rapid) недоступна. Центральная панель полностью новая, а сверху к ней крепится сенсорный дисплей с диагональю 6,5 либо 8 дюймов. Заменены и переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Базовая

комплектация Skoda Spaceback теперь включает кондиционер и два USB-порта.

Поначалу хэтчбек будут оснащать новым 1,5-литровым бензиновым двигателем мощностью 112 л. с. На выбор предложены 5-ступенчатая механическая трансмиссия и 6-ступенчатый «автомат». Позже в ряде стран линейку также может расширить 1,4-литровый 125-сильный турбомотор.

Новая Skoda Spaceback уже доступна в Китае, а в других странах ее предложат в течении 2020 года. Стоимость хэтчбека стартует с 12 тыс. долларов.





Fiat Strada

смена поколений



nda





С 1996 года в модельном ряду Fiat есть компактный пикап Strada. Интересно, что за четверть века выпустили всего два поколения модели и теперь появилась третья генерация Fiat Strada.

Если ранее пикап Fiat базировался на платформе хетчбэков Punto и Linea, то теперь за основу взяли их наследника Fiat Argo. Автомобиль достигает 4480 мм в длину при колесной базе в 2737 мм, а его грузоподъемность – 650 кг. Его предлагают в двухдверной и четырехдверной версиях, а также во вседорожном варианте Trekking с увеличенным до 208 мм клиренсом и защитным пластиковым обвесом. Дизайн стал выра-

зительнее – с расширенными крыльями и крупной решеткой радиатора. Раскосые фары дополнили светодиодными ходовыми огнями, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Фонари растянуты на крылья.

В салоне улучшены материалы отделки и появились черные лакированные вставки. Руль со скошенным снизу ободом знаком по хетчбэку Argo. На приборной панели центральное место занимает большой спидометр с цветным экраном бортового компьютера внутри. На центральной панели появился 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Грузовой отсек можно прикрыть крышкой и получится ба-

гажник объемом 1354 л в двухдверной версии и 844 л – в четырехдверной.

Поначалу на выбор предложат два бензиновых двигателя, способных также работать на этаноле. «Четверка» объемом 1,4 л развивает 90 л. с., а 1,3-литровая – 109 л. с. Оба варианта оснащены 5-ступенчатой механической трансмиссией. Пока неизвестно, будет ли предложен полный привод, хотя у предшественников он был.

Fiat Strada выпускают в Бразилии, но продают в разных уголках мира. Производство модели стартует в конце 2020 года, а купить пикап можно будет по цене от 13 500 долларов.







Volkswagen

МИНИ-ВЭН



en Viloran

н премиум-класса



Мини-вэны в последнее время теряют в популярности и постепенно уступают позиции семиместным семейным вседорожникам. Постепенно такие модели снимают с производства – так, в конце 2020 года прекратят выпуск Volkswagen Sharan. Тем не менее, у него все же появится преемник Viloran, хотя новую модель позиционируют, как более дорогую и роскошную.

Новый Volkswagen Viloran построен на платформе MQB и использует агрегаты вседорожника Atlas. Автомобиль довольно крупный: достигает целых 5346 мм в длину, 1981 мм в ширину и 1781 мм в высоту при колесной базе в 3180 мм.

У Viloran нетипичный для мини-вэнов дизайн с длинным капотом и слегка изогнутой линией крыши. Во внешнем виде можно увидеть черты Volkswagen Touareg – широкую хромированную решетку радиатора, продолговатые светодиодные фары и рельефные боковины. Сдвижные задние двери оснащены электроприводами. Задние крылья слегка расширены, а фонари соединены хромированной накладкой.

В отделке салона использованы кожа, алюминий и дерево. Показания приборов выведены на дисплей. На выбор будут предлагать версии на шесть и семь мест, то есть покупатели смогут выбирать между трехместным диваном второго ряда и двумя

отдельными креслами с электроприводом и выдвижными подставками под ноги. Список опций включает панорамную крышу, массаж кресел, камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок.

Мини-вэн Volkswagen Viloran получит 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 220 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG.

Продажи Volkswagen Viloran стартуют с июня. Мини-вэн будут выпускать в Китае, ведь именно этот рынок считается ключевым для модели. Позже модель представят в других странах.





Brabus 800 A



для экстремал

Adventure XLP



ПЬНЫХ УСЛОВИЙ







С самого момента появления Mercedes-Benz G-Class у него были версии с кузовом пикап. Самым экстремальным стал шестиколесный Mercedes-Benz G63 AMG 6X6. Однако у нового поколения модели пикапа нет и это решили исправить в

ателье Brabus – представили экстремальный 800 Adventure XLP.

Новый Brabus 800 Adventure XLP построен на базе заряженного Mercedes-AMG G63. Автомобиль удлиннили на 68 см (5,31 м), что позволило установить грузовую платформу

с откидным задним бортом. Также у автомобиля мощные стальные бамперы, карбоновые капот и расширители колесных арок. Также пикап получил лебедку, дополнительную светодиодную оптику и багажник на крыше. Обращают на себя внимание и огромные шины размером 325/55 R22. Посадку и высадку облегчают выдвижные подножки.

В отделке салона использованы дорогая кожа, алькантара и карбон. Здесь изменений не так уж и много и в общем сохранен стиль Mercedes-AMG G63. Гораздо интереснее новая опция для Brabus 800 Adventure XLP. В его кузове могут установить специальный беспилотник. Он способен развивать 240 км/ч и перевозить до 6 кг багажа на расстояние в 120 км. Таким образом, можно доставлять грузы в труднодоступные места.

Естественно, в Brabus взялись доработать двигатель пикапа. Новые турбины подняли мощность 4,0-литрового V8 до 800 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 1000 Н·м. С 9-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Также пикап может буксировать 4,5-тонный прицеп.

Конечно же, полный привод дополнен понижающей передачей и тремя блокируемыми дифференциалами. Специальные порталные мосты позволили увеличить клиренс до 49 см. Детали подвески выполнены из высокопрочного титана.

Brabus 800 Adventure XLP уже доступен для заказа по цене от 389 831 евро. С опционным дроном стоимость пикапа существенно возрастает – до 666 800 евро.





Audi A3 Se

смена поколений



edan





Audi A3 дебютировал как хэтчбэк, но модели прошлого поколения добавили и версию с кузовом седан. Автомобиль оказался довольно популярным и у нового Audi A3 также появился четырехдверный вариант.

Новый Audi A3 Sedan подрос до 40 мм (до 4500 мм) при неизменной колесной базе в 2640 мм. При этом автомобиль стал шире (1820 мм) и ниже (1430 мм). Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,25.

Дизайн седана стал ярче – с мускулистыми раздетыми крыльями и более покатой линией крыши. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами, а за доплату доступна матричная оптика. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям

кузова размещены стреловидные фонари.

В салоне Audi A3 Sedan улучшены материалы отделки. У всех версий панель приборов цифровая, а 10,1-дюймовый сенсорный дисплей повернут к водителю. Также обращает на себя внимание новый миниатюрный селектор роботизированной трансмиссии. Внутреннее пространство немного увеличено, а вот объем багажника остался на прежнем уровне – 425 л. Базовую комплектацию дополнили системы автоматического торможения и контроля полосы движения, а в перечне опций теперь есть технология полуавтономного движения.

На первых порах седан Audi A3 предложен только в двух 150-сильных версиях. Ему доступны 1,5-литровый 150-сильный бензиновый турбомотор с отключаемыми ци-

линдрами или 2,0-литровый турбодизель. Для Audi A3 доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Позже появятся бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 2,0 л (240 л. с.).

Более мощные седаны Audi A3 получат полный привод. Как и прежде, у более доступных модификаций задняя подвеска будет торсионная, а в более мощных – многорычажная. Разработчики обещают, что управляемость будет лучше, чем у предшественника. Среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Новый Audi A3 Sedan поступит в продажу в Европе с марта. Стоимость седана составляет от 27 700 евро.





Toyota Y

самый ма



Yaris Cross

маленький в «семействе»





Компактные модели повышенной проходимости с каждым годом пользуются все большим спросом. Неудивительно, что многие автопроизводители пополняют свои модельные ряды такими автомобилями. В частности, широкая вседорожная линейка Toyota расширилась компактным Yaris Cross.

По названию нетрудно догадаться, что в основе автомобиля лежит новая Toyota Yaris. Конечно, вседорожник побольше хэтчбэка – достигает 4180 мм в длину 1765 мм в ширину и 1560 мм в высоту при колесной базе в 2560 мм.

Да и дизайн Toyota Yaris Cross несколько иной – более мускулистый и солидный. У вседорожника атлетичный профиль с высоким капотом и короткими свесами кузова.

Трапецевидная решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в переднем бампере, а светодиодные фары очень высоко посажены. Обращают на себя внимание раздутые крылья и защитный пластиковый обвес. Пятая дверь прикрыта спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне схожести с Toyota Yaris больше, ведь у хэтчбэка позаимствовали и рулевое колесо, и переднюю панель, и 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. А вот панель приборов особая – с большим экраном, на который выведены показания спидометра и бортового компьютера. Перечень опций включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, камеру заднего вида,

электропривод пятой двери.

Сначала Toyota Yaris Cross предложат в гибридной версии – с 1,5-литровым бензиновым двигателем и электромотором мощностью 116 л. с. Позже появится 1,5-литровый бензиновый вариант. Вседорожник оснащен бесступенчатым вариатором, будут доступны версии с передним и полным приводом.

Новая Toyota Yaris Cross должна была дебютировать на Женевском автосалоне, но из-за отмены выставки премьера модели состоялась позже. К тому же, эпидемия коронавируса заставила перенести старт производства (собирать авто будут во Франции) на первую половину 2021 года. Стоимость вседорожника в Европе составит примерно от 20 тыс. евро.





Арех АР

спорткупе новой эры



-0

0Ы









В скором будущем нас ожидает электрическая революция. На ее волне на рынке могут вполне появиться новые игроки. Очень часто электромобили проектируют молодые и малоизвестные компании. Так, британская фирма Арех ранее занималась доработкой Jaguar, а теперь представила спортивный электромобиль AP-0.

Арех AP-0 – довольно небольшое купе длиной 4380 мм и с колесной базой в 2650 мм. В его основе лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные панели, поэтому электромобиль получился довольно-таки легким – 1200 кг.

У AP-0 агрессивный дизайн с выраженным «носом», обилием рубленых поверхностей и тоненькими светодиодными фарами.

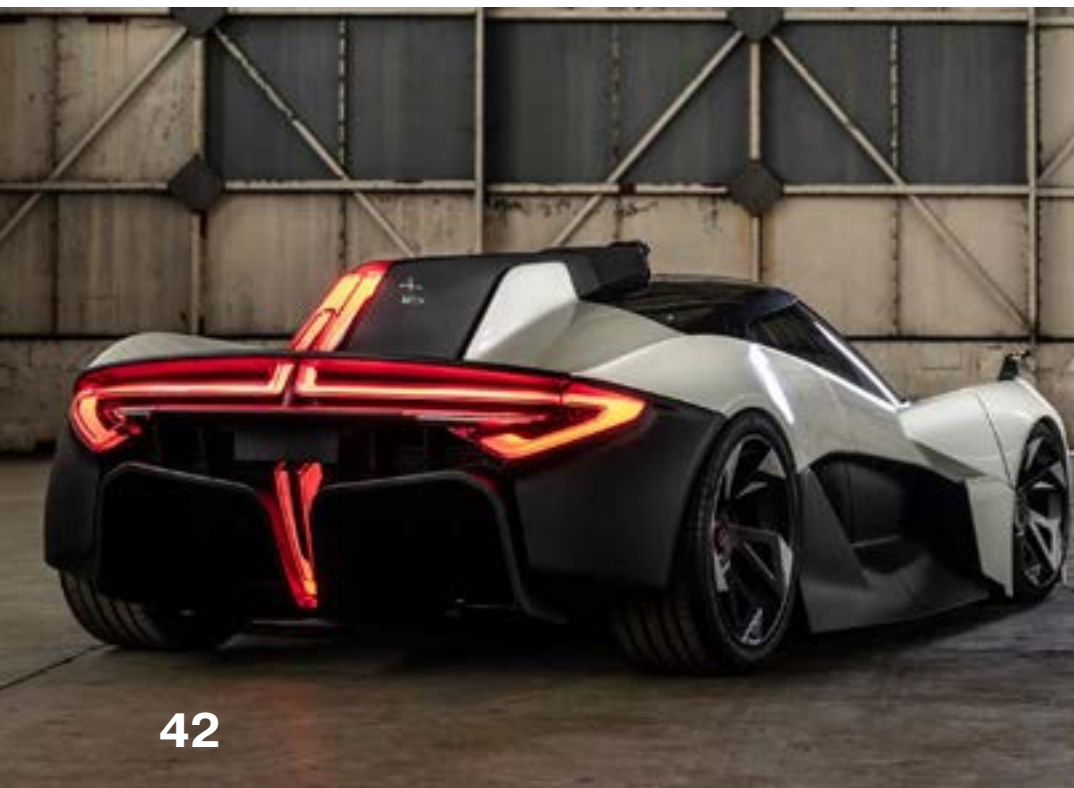
Двери поднимаются вверх, а вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Крыша почти полностью прозрачная. Скоростной автомобиль отличается продуманной аэродинамикой, поэтому не нуждается в антикрыле – есть только характерный киль. Сзади обращают на себя внимание фонари в виде креста.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Руль приплюснут сверху и снизу, а показания приборов выведены на три дисплея. Еще один экран (сенсорный) расположен между сиденьями. Кресла ковшеобразные, а их каркас выполнен из углеволокна. Арех AP-0 получит Wi-Fi, систему полуавтономного движения и технологию дополненной реальности, подсказывающую водителю направление движения или обучающую особенностям разных гоночных треков.

Электромоторы развивают 650 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 2,3 с и развивать 306 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 90 кВт·ч обеспечивает запас хода в 515 км, а подзарядить ее на 80% в быстром режиме можно всего за 15 минут.

Купе получило подвеску с горизонтальными рычагами, как у гоночных автомобилей. За замедление отвечают карбоново-керамические тормоза диаметром 360 мм спереди и 340 мм сзади.

Новый Арех AP-0 поступит в продажу с конца 2022 года. Стоимость купе составит 184 500 долларов.





Технические характеристики Арех AP-0	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1200
Длина/ширина/высота, мм	4380/1935/1224
Колесная база, мм	2650
Клиренс (дорожный просвет), мм	95
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	650
Емкость батареи, кВт•ч	90
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	245/35 R19 спереди, 305/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,3
Максимальная скорость, км/ч	306
Запас хода, км	515
Стоимость автомобиля, долларов	185 400

Aston Martin Valhalla

нетипичный британец



artin









Aston Martin планирует серьезно расширить свой модельный ряд в ближайшие годы. Причем, в линейке появятся весьма нетипичные для британской марки модели – от электромобилей до экстремальных трековых купе вроде Aston Martin Valkyrie. А для конкуренции со среднетемпными Ferrari, Lamborghini и McLaren создан новый Aston Martin Valhalla.

Как и Valkyrie, Aston Martin Valhalla создавали в сотрудничестве с командой Формулы-1 Red Bull Racing. Два автомобиля во

многом схожи вместе, а над их дизайном работал известный конструктор болидов Эдриан Ньюи. В основе Valhalla лежит карбоновый монокок, позволивший снизить вес до 1350 кг.

Внешний вид продиктован, прежде всего, аэродинамикой. Широкий и низкий автомобиль кажется распластанным по земле. У купе сдвинут вперед салон и выраженный «нос». Двери поднимаются вверх, а специальные каналы в боковинах оптимизируют прохождение воздуха. Сзади обращают на

себя высоко посаженные выхлопные трубы, а антикрыло выполнено регулируемым.

Стиль салона – довольно-таки спартанский. В отделке использованы кожа и карбон. Руль выполнен в стиле гоночных болидов, причем на него вынесены кнопки управления трансмиссией. Показания приборов выведены на небольшой дисплей, а роль экрана мультимедийной системы выполняет смартфон, подключаемый к специальному USB-разъему. Причем, специальная программа отслеживает даже показатели здоровья води-





теля. Ковшеобразные спортивные сиденья проектируются индивидуально под каждого покупателя. За креслами предусмотрена небольшая ниша для багажа.

Гибридную силовую установку помогла создать хорватская компания Rimac, известная своими скоростными электромобилями. Бензиновый 3,0-литровый V6 с двумя тур-

бинами работает в паре с электромотором, также установлена система рекуперации кинетической энергии KERS. Точные характеристики пока не оглашены, но известно, что мощность составит около 1000 л. с. Также установлена 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Aston Martin Valhalla сможет разогнаться до 100 км/ч за 2,5 с, а

его максимальная скорость превысит 354 км/ч.

Всего в 2021 году планируют выпустить 500 Aston Martin Valhalla стоимостью в 1 миллион долларов. Также известно, что именно на этом купе будет ездить Джеймс Бонд в новом фильме «Не время умирать».

Технические характеристики Aston Martin Valhalla

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1350
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2999
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Суммарная мощность, л. с.	1000
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, 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	2,5
Максимальная скорость, км/ч	>354
Стоимость автомобиля, долларов	1 000 000



Koenigsegg Jesko Absolut

цель — 500 км/ч

t









Шведская компания Koenigsegg сла-
вится своими высокоскоростными мел-
косерийными спорткупе. Они поставили
несколько рекордов скорости среди
серийных автомобилей и теперь шведы
готовятся к новому достижению – прео-
долеть порог в 500 км/ч. Рекордсменом
должен стать Koenigsegg Jesko Absolut.

Koenigsegg Jesko Absolut представляет
новое поколение спорткупе шведской мар-
ки. У автомобиля продумана аэродинамика:
коэффициент лобового сопротивления
равен 0,278. Было решено отказаться от
антикрыла и вместо него предусмотрены
два небольших кия. Задние колеса полу-
чили аэродинамические колпаки. Монокок
и кузовные панели выполнены из карбона,
поэтому весит 4,8-метровый Jesko Absolut
всего 1320 кг.

Купе отличается элегантным обтекаемым
дизайном с плавными обводами и вытянутым
профилем. У него сдвинутый вперед салон
и тоненькие светодиодные фары. Двери,
как и у всех Koenigsegg, поднимаются вверх,
а крыша выполнена съемной. В боковинах
заметны широкие воздухозаборники, а
сзади обращают на себя широкие сдвоенные
выхлопные трубы.

В отделке салона использованы легкие



карбон и алькантара. Показания приборов
выведены на небольшой 5,0-дюймовый
дисплей, а на центральной панели установ-
лен сенсорный экран мультимедийной си-

стемы с диагональю в 9 дюймов. Сенсор-
ными являются и все кнопки в салоне.
Ковшеобразные спортивные кресла имеют
карбоновый каркас и оснащены электро-
приводом.

Koenigsegg Jesko Absolut оснащен 5,0-ли-
тровым V8 с двумя турбинами. Работая на
бензине, он развивает 1298 л. с. и обладает
1000 Н·м крутящего момента. На этаноле
E85 производительность мотора выше –
1625 л. с. и 1500 Н·м. В Koenigsegg утвер-
ждают, что теоретически Jesko Absolut может
развить около 530 км/ч, но реальную скорость
проверяют на испытаниях.

В паре с «восьмеркой» работает револю-
ционная 9-ступенчатая роботизированная
трансмиссия с несколькими сцеплениями.
Купе получило регулируемые амортизаторы
Ohlins, причем на каждую ось их по три – по
одному на колесо плюс дополнительный
горизонтальный амортизатор, борющийся
с нежелательными движениями кузова при
резком старте. Естественно, предусмотре-
ны и карбоново-керамические тормоза.

Новый Koenigsegg Jesko Absolut выпускает
лимитированной серией из нескольких
десятков машин. Стоимость автомобиля
составит около 3 миллионов долларов.





Технические характеристики Koenigsegg Jesko Absolut

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1320
Длина/ширина/высота, мм	4845/2030/1210
Колесная база, мм	2700
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5032
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	1625 при 8000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	1500 при 5100
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	9-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 345/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	>500
Стоимость автомобиля, долларов	3 000 000



Volk

пополнение во
всежоружной
линейке
**swagen Atlas
Cross Sport**



Семиместный Volkswagen Atlas – самая большая вседорожная модель в линейке немецкой марки. Сейчас она продается в Америке, Азии (под названием Teramont) и ряде стран СНГ. Теперь у него появился укороченный младший брат – пятиместный Volkswagen Atlas Cross Sport.

Новый Volkswagen Atlas Cross Sport на 70 мм короче стандартной модели (4970 мм) и сразу на 60 мм ниже – 1720 мм. При этом колесная база у обоих Atlas одинаковая – 2980 мм. Масса Cross Sport уменьшена на 45 кг.

Вседорожник сохраняет знакомый солидный дизайн с высоким капотом и выраженными колесными арками. Конечно же, основное отличие Cross Sport лучше видно в профиль – у него укорочен задний свес и увеличен угол наклона задних стоек крыши, а пятая дверь прикрыта большим спойлером. Впрочем, и в анфас пятиместный вариант можно отличить благодаря несколько иной хромированной решетке радиатора и увеличенному переднему воздухозаборнику (хотя семиместный Atlas недавно обновили и с лета его «лицо» будет похожим). Крупные фары светодиодные уже в базовой версии.

Боковины выполнены профилированными, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Г-образные фонари соединены хромированной накладкой. Версию с пакетом R-Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Оформление салона знакомо по тому же Atlas, хотя материалы отделки получше и установлено новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. В начальной версии установлены традиционные циферблаты приборов, а в более дорогих вариантах показания





выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. Его конфигурация меняется: можно вывести по центру, например, карту навигационной системы.

Широкая выпуклая центральная панель Volkswagen Atlas Cross Sport увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и все они довольно крупные. В

салоне достаточно много отделений для мелкой поклажи.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон у регулировок и у водительского сиденья. Передние кресла очень широкие и комфортабельные, но при этом на удивление хорошо удерживают спину. Высокая посадка за рулем и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность, вперед и по сторонам. А вот

обзор назад не самый лучший, но уже в базовой версии есть камера заднего вида. Широкий центральный подлокотник прячет вместительный бокс.

Как ни странно, у Volkswagen Atlas Cross Sport места для ног сзади больше, чем в семиместной версии. Дело в том, что колесная база такая же, а третьего ряда сидений нет, а потому диван чуть сдвинули назад. К тому же, предусмотрена его гори-





зонтальная регулировка, изменяется и угол наклона спинок. А вот запас над головой не самый большой. Объем багажника составляет 660 л в обычном состоянии и 2200 л – со сложенными задними сиденьями. В самой дорогой версии SEL пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация Volkswagen Atlas Cross Sport богаче, чем у стандартной модели – элек-

троприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, Wi-Fi, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон. Флагманский вариант SEL добавляет

кожаный салон, систему бесключевого доступа, трехзонный климат-контроль, электропривод и вентиляцию передних сидений, подогрев кресел первого и второго рядов, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, 480-ваттную аудиосистему с 12 динамиками, панорамную крышу, парковочный автопилот, технологию распознавания дорожных знаков.



Базовая версия 2,0-литровым 240-сильным бензиновым турбомотором, но тяжелому вседорожнику больше подходит вариант с 3,6-литровым атмосферным V6 мощностью 280 л. с. Этот мотор на удивление тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 360 Н·м крутящего момента доступны уже при 2750 об/мин. Этого хватит и для буксировки двухтонного прицепа. Двигатель работает не слишком громко и очень плавно. С ним Atlas Cross Sport разгоняется до 100 км/ч за 8 с и развивает 217 км/ч. Расход топлива составляет 14,7 л/100 км в городском цикле и

8,4 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи быстро и практически незаметно. Опционный полный привод дополнен системой выбора режимов для бездорожья. Кроме того, предусмотрена технология помощи на крутом спуске Hill Descent Assist.

По поведению на асфальте Volkswagen Atlas Cross Sport не слишком отличается от старшего брата. Разве что крены кузова в поворотах чуть меньше благодаря пониженному центру тяжести. Правда, подвеска несколько упругая, но езда жесткая разве

что на 21-дюймовых колесах. Руль точный, а по мере роста скорости наполняется тяжестью. Информативность также неплохая. Сцепление с дорогой хорошее, да и курсовая устойчивость на больших скоростях не вызывает нареканий. Шумоизоляция также качественная, так что на больших скоростях в салоне тихо.

Новый Volkswagen Atlas Cross Sport уже доступен в США. Там вседорожник стоит от 31,5 тыс. долларов, то есть он на 1000 долларов дешевле семиместной версии.

Технические характеристики Volkswagen Atlas Cross Sport

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная масса, кг	1995
Длина/ширина/высота, мм	4970/1939/1720
Колесная база, мм	2980
Колея передняя/задняя, мм	1655/1675
Клиренс (дорожный просвет), мм	203
Объем багажника, л	660/2200
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3580
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	366 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/70
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Hill Descent Assist
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	255/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	217
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	14,7
загородный цикл	8,4
смешанный цикл	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	31 500 – 50 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Kia Selt



EOS

СТИЛЬНО И НЕДОРОГО





Сегмент компактных вседорожников – один из наиболее динамично развивающихся в автомобильном мире. С каждым годом дебютирует все больше таких моделей. Так, в модельном ряду Kia появился Seltos – младший брат Sportage.

Новый Kia Seltos построен на платформе Hyundai Kona и достигает 4370 мм в длину и 1800 мм в ширину при колесной базе в 2630 мм. Начальная версия весит 1295 кг. Стандартными являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а в более дорогих версиях доступны колеса диаметром до 18 дюймов.

Вседорожник отличается довольно выразительным дизайном с широкой решеткой радиатора и крупными фарами сложной формы. В самом дорогом варианте оптика полностью светодиодная. В переднем бам-

пере – немаленький воздухозаборник. У Kia Seltos длинный высокий капот, короткие свесы кузова и расширенные крылья. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски. Заднее стекло прикрыто спойлером, а фонари соединены хромированным молдингом.

Как для недорогой модели, материалы внутренней отделки в Kia Seltos довольно неплохие, присутствуют даже черные лакированные поверхности. Можно выбрать светодиодную подсветку с 6 разными цветами. Стиль салона весьма лаконичный. Рулевое колесо небольшое и обшито кожей во всех версиях, кроме базовой. Циферблаты приборов разделены цветным экраном

бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

К широкой центральной панели Kia Seltos сверху прикреплен сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 8,0 либо 10,25 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много, хотя они достаточно крупные. Ниже установлены два USB-порта.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла регулируется высота во всех версиях. Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Высо-



кая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Сдвижной подлокотник снабдили боксом для мелкой поклажи.

По меркам своего класса Kia Seltos достаточно просторный на втором ряду места для ног и над головой хватает для пассажиров ростом 188 см, даже если спереди сидят столь же рослые люди. К тому же, у кресел регулируется угол наклона спинки. Объем багажника составляет 468 л в обычном состоянии и 1428 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке выполнен двухуровневым.

Базовый Kia Seltos получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему с 6 динамиками, камеру заднего вида. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. Флагманский вариант Premium очень богато оснащен: кожаный салон, система доступа без ключа, датчики света и дождя, климат-контроль, спутниковая навигация, электропривод, подогрев и вентиляция передних кресел, обогрев руля и задних сидений, парктроник, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок. Также в этом случае предусмотрены системы автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон, определения усталости водителя.

Поначалу будут доступны только бензиновые версии. Начальная 2,0-литровая «чет-









верка» развивает 149 л. с. при 6200 об/мин. Этот мотор лучше проявляет себя на высоких оборотах и его нужно раскручивать. При этом он становится громким. Максимальный крутящий в 179 Н·м при достигается только при 4500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Бесступенчатый вариатор неплохо настроен и помогает снизить расход

топлива до 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном.

Альтернатива – 1,6-литровая «четверка» мощностью 177 л. с. Ее характер поспокойнее, а работает она тише. Но главное, тяги у нее гораздо больше, ведь максимальный крутящий момент составляет 265 Н·м при 1500-4500 об/мин. Обгон на трассе легко совершается без понижения передачи. Такой

Kia Seltos разгоняется до 100 км/ч за 8,4 с и развивает 200 км/ч. При этом он почти столь же экономичный, как и 2,0-литровый вариант: 9,5 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км на трассе. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро, но на малых скоростях ощутимы толчки при переключениях.

Позже линейку моторов расширит 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. Для некоторых стран также предложат и 1,6-литровую атмосферную бензиновую «четверку» мощностью 123 л. с. Примечательно, что полный привод доступен абсолютно для всех модификаций вседорожника. Есть возможность принудительно заблокировать муфту, также предусмотрена система помощи на крутом спуске.

Полноприводные Kia Seltos получили систему векторизации тяги, помогающую уменьшить недостаточную поворачиваемость. Кроме того, в этом случае задняя подвеска многорычажная (у переднеприводных Seltos – балка), что улучшает управляемость. Вообще, поведение вседорожника на дороге зависит от типа двигателей. Так, 2,0-литровый вариант не столь интересен в управлении – его руль не очень информативный и слишком легкий. У 1,6-литрового турбированного Seltos рулевое управление гораздо точнее и наполнено тяжестью, да и обратной связи у него побольше. Езда немного упругая (особенно с 18-дюймовыми дисками), но зато вседорожник мало кренится в поворотах. Весьма неплохо выполнена шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо и лишь иногда слышен шум ветра.

Новый Kia Seltos уже продается в Америке и странах Азии. Стоимость базовой версии в США стартует с 23 тыс. долларов.



Технические характеристики Kia Seltos

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1375	1410
Длина/ширина/высота, мм	4370/1800/1630	
Колесная база, мм	2630	
Колея передняя/задняя, мм	1555/1568	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	
Объем багажника, л	468/1428	
Диаметр разворота, м	10,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	1591
Тип	Бензиновый	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	149 при 6200	177 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	179 при 4500	265 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	вариатор	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	205/60 R16	215/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4	8,4
Максимальная скорость, км/ч	190	200
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,4	9,5
загородный цикл	6,1	6,3
смешанный цикл	7,3	7,6
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	23 000 – 30 000	
Первое техобслуживание, км	15 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	

Peugeot

старт электрификации

e-208





Концерн PSA Group в последние годы активно занялся «зелеными» технологиями. У многих моделей Citroen, Peugeot и Opel появились гибридные версии, а новый Peugeot 208 даже получил электрическую модификацию. В В-классе это первая модель, доступная как с двигателями внутреннего сгорания, так и с электромотором.

Создание электромобиля стало возможным благодаря новой модульной платформе CMP, позволяющей установить аккумуляторные боковины в днище. Хетчбэк достигает 4046 мм в длину и 1765 мм в

ширину при колесной базе в 2540 мм. Хотя, конечно, для таких размеров вес автомобиля немалый – 1500 кг.

Электромобиль Peugeot e-208 с виду мало чем отличается от бензиновой или дизельной версии. Разве что решетка радиатора у него несколько иная. Вообще, дизайн хетчбэка получился ярким и молодежным. У него длинный капот, профилированные боковины и большой угол наклона задних стоек крыши. Светодиодные фары сочетаются с «клыками» ходовым огнем. Электромобиль пока предлагают только во флагманской версии GT Line с черными

расширителями колесных арок и 17-дюймовыми легкосплавными дисками. Узор фонарей напоминает следы от когтей, а соединены они черной вставкой. На крыше установлен спойлер.

Отделка салона у Peugeot e-208 особенная – использованы алькантара и вставки «под карбон». Также присутствуют черные лакированные детали, а педали украшены металлическими накладками. Цвет подсветки можно изменять. Салон, как и у других современных Peugeot, решен в стилистике i-Cockpit. Обшитое кожей рулевое колесо небольшое, а приборная панель располо-





жена очень высоко – на уровне глаз. Она, кстати, цифровая и трехмерная: более важная информация проецируется на передний план. Графика у e-208 особая. Такое решение позволяет ускорить реакции водителя. Необычный изогнутый селектор автоматической трансмиссии знаком по многим новым Peugeot.

Наклоненная центральная панель увенчана повернутым к водителю 10-дюймовым сенсорным дисплеем. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Ниже находится небольшая ниша, куда могут за

доплату установить беспроводную зарядку для смартфона. Также в салоне может быть до четырех USB-портов. Кстати, климатическая установка работает от теплового.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Передние сиденья Peugeot e-208 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Посадка за рулем довольно низкая, а задние стойки крыши толстые, поэтому страдает обзор назад. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду людям ростом свыше

180 см немного тесновато – запас и для ног, и над головой небольшой. Салон не очень широкий, поэтому двоим сзади комфортнее. Зато объем багажника приличный и не пострадал от новой силовой установки: 311 л в обычном состоянии и 1106 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Peugeot e-208 довольно богатая: электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, камера заднего вида, датчики света и дождя, аудиосистема, связь Bluetooth, парктроник. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и автомати-









ческого торможения. Перечень опций включает парковочный автопилот, систему полуавтономного движения в пробках, технологии контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя.

Электромобиль Peugeot оснащен мотором мощностью 136 л. с. и эта версия – самая мощная в линейке 208 на данный момент.

Максимальные 260 Н·м крутящего момента в распоряжении с первых оборотов, так что тяги компактному хэтчбэку вполне хватает. Он очень резвый – в спортивном режиме разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с, то есть динамика гораздо лучше, чем у других 208. Максимальная скорость ограничена на отметке в 150 км/ч. Конечно же, электромотор работает практически неслышно.

Линий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 50 кВт·ч обеспечивает запас хода до 340 км. Но такого результата можно добиться только в режиме Eco, ограничивающем мощность на отметке в 80 л. с. Зарядить электромобиль от домашней электросети можно за 8 часов, а от быстрой станции на 80% – за полчаса.

Батарея в днище понижает центр тяжести



хетчбэка, что уменьшает крены кузова в поворотах. Правда, и езда с 17-дюймовыми дисками довольно-таки упругая. Peugeot e-208 отлично маневрирует на малых скоростях, что важно для городского автомо-

биля. Рулевое управление легкое и не самое информативное. Зато у e-208 хорошая шумоизоляция и в салоне тихо, что особенно заметно на больших скоростях. Естественно, электромобиль получил систему

рекуперации тормозной энергии.

Новый Peugeot e-208 уже поступил в продажу в Европе. Электрический хетчбэк обойдется вдвое дороже базового бензинового – от 29 900 евро.

Технические характеристики Peugeot e-208

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1500
Длина/ширина/высота, мм	4046/1765/1430
Колесная база, мм	2540
Колея передняя/задняя, мм	1500/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	311/1106
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	136
Макс. крутящий момент, Н•м	260
Емкость батареи, кВт•ч	50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	205/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	150
Запас хода, км	340
Стоимость автомобиля в Европе, евро	29 900
Периодичность техобслуживания, км	30 000



Porsche 718 Cayman GTS

спорткупе ста



8
S 4.0
рой школы



За последние годы практически все бензиновые Porsche получили турбонаддув. Для ценителей оставили лишь несколько версий моделей с атмосферными двигателями. Это, конечно же, трековый Porsche 911 GT3, а также его младшие братья Boxster GTS 4.0 и Cayman GTS 4.0.

Издали заряженный Porsche 718 Cayman GTS 4.0 не сразу отличишь от стандартной модели. У автомобиля остается знакомый силуэт с изогнутой линией крыши и большим углом наклона задних стоек. В фирменном стиле выполнена передняя часть: крупные каплевидные светодиодные фары сочетаются со слегка вогнутым капотом. Боковины выполнены профилированными и дополнены воздухозаборниками. Отличить новую версию можно по измененному переднему бамперу и аэродинамическому обвесу. Клиренс уменьшен на 20 мм. Также у автомобиля особые заостренный задний спойлер, а из

бампера выглядывают два широких сопла новой выхлопной системы.

Купе немного облегчили, хотя оно все же немного тяжелее четырехцилиндровой турбированной версии – 1405 кг. Стандартное оснащение включает 20-дюймовые легкосплавные диски с шинами размером 235/35 ZR20 спереди и 265/35 ZR20 сзади.

Следы борьбы с лишним весом заметны, прежде всего, в салоне. На смену коже в отделке пришла легкая алькантара, причем ею обшили даже рулевое колесо. За доплату доступны карбоновые вставки. На приборной панели центральное место традиционно занимает новый красный циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри. Слева от него – аналоговый спидометр, а справа – цветной экран бортового компьютера.

Наклоненная центральная панель увенчана небольшим хронометром со счетчиком кругов, пройденных по гоночному автодрому.

Нижне установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы PCM, причем в меню есть функция запоминания времени кругов на гоночном треке. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и к ним добавлены кнопки управления круиз-контролем и отключения системы стабилизации. Они все слишком тесно сгруппированы, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Зато рычаг трансмиссии установлен высоко и к нему не нужно тянуться. Он, кстати, новый, уменьшенный на 20 мм.

Porsche 718 Cayman GTS 4.0 получил спортивные ковшеобразные сиденья с карбоновым каркасом и интегрированными подголовниками. Они отлично удерживают спину, но при этом достаточно жесткие. Кресла регулируются вручную, но зато есть функция подогрева.

Cayman GTS 4.0 показывает, что спортивный автомобиль вполне может быть практич-







ным. Например, багажников у него целых два. Объем переднего – 150 л, а заднего – 275 л.

Комплектация купе включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики дождя и света, связь Bluetooth, 185-ваттную аудиосистему. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации PSM и система контроля давления в шинах. Среди дополнительного оборудования – адаптивный круиз-контроль с системой автоматиче-

ского экстренного замедления, 800-ваттная аудиосистема, электропривод и вентиляция кресел, обогрев рулевого колеса.

Атмосферная оппозитная «шестерка» объемом 4,0 л знакома по Porsche 911 GT3, но дефорсирована до 400 л. с. Высокооборотистый двигатель отзывчивый и обладает бодрым характером. Он легко раскручивается до максимальных 7800 об/мин. Максимальные 420 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 5000 об/мин, хотя 85% его в распоряжении уже с 3000 об/мин.

Спортивная выхлопная система, обеспечивает отличное звуковое сопровождение. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Cayman GTS 4.0 разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с., а его максимальная скорость – 293 км/ч. Расход топлива, конечно, побольше, чем у турбированной версии, но все равно довольно умеренный – 15,4 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном.

Автомобиль доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Она демонстрирует образцовую точность при переключениях. Ход рычага короткий, а сцепление информативное.

Подвеска и рулевое управление автомобиля перенастроены. Среднемоторное купе радует отточенной управляемостью, это отлично сбалансированный автомобиль с равным распределением веса по осям. Cayman GTS 4.0 демонстрирует нейтральную поворачиваемость благодаря дифференциалу повышенного трения с функцией векторизации тяги. На высоте и сцепление с дорогой: даже с отключенной системой стабилизации автомобиль легко контролируем. Рулевое управление сделали несколько острее и точнее, улучшилась и его информативность. Подвеска стала более упругой и теперь даже в стандартном режиме адаптивных амортизаторов езда весьма жесткая. Стандартные тормозные диски обеспечивают отличное замедление, но для настоящих гурманов теперь предлагают еще более эффективные карбоново-керамические тормоза от Porsche 911.

Конечно, Porsche 718 Cayman GTS 4.0 ощутимо дороже стандартной модификации – в Европе он стоит от 81 926 евро.



Технические характеристики Porsche Cayman GTS 4.0

Тип кузова	купе
Число дверей/мест	3/2
Снаряженная масса, кг	1405
Длина/ширина/высота, мм	4405/1801/1276
Колесная база, мм	2484
Колея передняя/задняя, мм	1527/1535
Клиренс (дорожный просвет), мм	91
Объем багажника, л	150+275
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3995
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и число цилиндров	Оппозитно, 6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	400 при 7000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	420 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	235/35 ZR20 спереди 265/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	293
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	15,4
загородный цикл	8,1
смешанный цикл	10,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	81 926
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi e-tro Sportback



n

СТИЛЬНЫЙ электромобиль





В 2018 году Audi представили свой первый электромобиль e-tron. Линейку электрических моделей постепенно расширяют и теперь представили новый Audi e-tron Sportback – более динамичную альтернативу стандартному вседорожнику.

Sportback является купеобразной версией Audi e-tron и, конечно же, больше всего различия двух моделей видны в профиль. У новичка аркообразная линия крыши и заостренная задняя часть. Кроме того, у вседорожника несколько иной обвес и более агрессивный передний бампер с увеличен-

ным воздухозаборником. В остальном Audi e-tron Sportback очень схож со стандартной моделью. Сохранены широкая хромированная радиаторная решетка и узкие светодиодные фары. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья серьезно раздуты. Пятая дверь дополнена спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Sportback достигает 4901 мм в длину и 1935 мм в ширину при колесной базе в 2928 мм, как и стандартный Audi e-tron. Однако высоту уменьшили на 20 мм – до 1616 мм. Двери и капот выполнены из легких алюминиевых сплавов, но сам автомобиль

тяжелый – 2480 кг. Зато у него очень низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,25. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов.

В салоне Audi e-tron Sportback преобладают горизонтальные линии, а в отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Четырехспицевое рулевое колесо позаимствовали у Audi A8. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло. Еще





пара дисплеев могут быть размещены в дверных панелях, если заказать опционные камеры, заменяющие зеркала заднего вида.

Центральная панель повернута к водителю, а не ней размещены сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый монитор отведен для спутниковой навигации, мультимедийной системы и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Кнопок здесь практически не осталось. Обращает на себя внимание и необычный Г-образный селектор трансмиссии.

Рулевая колонка Audi e-tron Sportback

регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья уже в базовой версии получили электропривод и подогрев. Спортивные кресла хорошо удерживают спину и при этом комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий приличный бокс для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за приподнятой «кормы».

Конечно, покатающаяся линия крыши уменьшила пространство над головой сзади. Зато место для ног очень приличное благодаря большой колесной базе. Салон достаточно

широкий, чтобы там поместились трое взрослых. Объем багажника уменьшился до 615 л в обычном состоянии и 1655 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом. Есть еще и небольшой 60-литровый отсек под капотом, но он предусмотрен для зарядных кабелей.

Начальная комплектация Audi e-tron Sportback включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология









автоматического замедления. Самая дорогая First Edition добавляет панорамную крышу, кожаный салон, электропривод сидений, Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, систему полуавтономного движения. Среди опций есть 705-ваттная аудиосистема, четырехзонный климат-контроль, вентиляция и массаж передних сидений, система ночного видения.

Начальная версия оснащена двумя электромоторами общей мощностью 313 л. с.,

а в более мощной версии они развивают 408 л. с. Пиковые 664 Н·м крутящего момента доступны уже с первых оборотов. Автомобиль живо реагирует на нажатие педали акселератора и запаса тяги вполне достаточно для обгона или штурма крутого подъема. Разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Впрочем, следует отметить,

что такие показатели достигаются в спортивном режиме, а в обычном – в распоряжении 360 л. с. и 561 Н·м. Но и в этом случае электромобиль Audi стартует до 100 км/ч за приличные 6,6 с. Конечно же, моторы практически не слышны.

Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 95 кВт·ч обеспечивает запас хода в 446 км. Он немного больше, чем у стандартного e-tron благодаря улучшенной аэродинамике. Зарядить электромобиль от домашней 220-вольтной электросети можно за 8,5 часа. Опционное 150-киловаттное устройство позволяет зарядку на 80% всего за 30 минут.

Электромоторы размещены по одному на ось, что обеспечивает постоянный полный привод. Пневмоподвеска позволяет увеличить на бездорожье клиренс со стандартных 172 до 222 мм.

Благодаря пневмоподвеске езда в Audi e-tron Sportback очень комфортабельная и даже с 22-дюймовыми колесными дисками дорожные неровности мягко поглощаются. При этом управляемость электромобиля очень даже неплохая. У вседорожника низкий центр тяжести, ведь 700-килограммовая батарея размещена в днище. Поэтому крены кузова в виражах очень небольшие. На больших скоростях автомобиль становится еще ниже, ведь клиренс уменьшается до 146 мм. Поскольку сзади мотор мощнее, то у e-tron Sportback выражен заднеприводный уклон с легкой избыточной поворачиваемостью. В салоне очень тихо и даже при 140 км/ч ветер практически неслышен. Также следует отметить продуманную регулируемую систему рекуперативного торможения.

Новый Audi e-tron Sportback уже поступил в продажу в Европе. Стоимость электромобиля стартует с 71 350 евро.



Технические характеристики Audi e-tron Sportback

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2480
Длина/ширина/высота, мм	4901/1935/1616
Колесная база, мм	2928
Колея передняя/задняя, мм	1655/1652
Клиренс (дорожный просвет), мм	146-222
Объем багажника мин/макс, л	615/1655
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	402
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	664
Емкость батареи, кВт•ч	95
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	255/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	200
Запас хода, км	446
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	71 350 – 86 100
Периодичность техобслуживания км	30 000

BMW M

прибавка в мощности



Л8





У BMW 8 Series первого поколения не было заряженной M-версии. Точнее, прототип существовал, но до серийной модели дело так и не дошло. Теперь ситуацию решили исправить и возрожденная «восьмерка» все же получила мощный спортивный вариант. Новый BMW M8 доступен в кузовах купе и кабриолет.

У BMW M8 вытянутый профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и элегантным изгибом крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора довольно-таки крупная, а вот фары, наоборот, очень

узкие. Они являются светодиодными, а в качестве опции предложена лазерная оптика. Узнать M8 можно, прежде всего, по увеличенным передним воздухозаборникам и слегка раздутым крыльям. Конечно же, предусмотрены аэродинамический обвес и «жабры» в боковинах. Стандартными являются 20-дюймовые легкославные диски. Расширенные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Более мощный вариант M8 Competition узнается по черной решетке радиатора, тони-

рованной оптике и небольшому карбоновому заднему спойлеру.

Во отделке салона сочетаются кожа, алькантара, полированный алюминий и карбон. На педалях и порогах заметны металлические накладки. Компактное трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у BMW M5 (оно дополнено клавишами выбора режимов езды). Также у M8 особый рычаг трансмиссии. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные проецируются и на лобовое стекло.











Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, также есть функции распознавания голоса и жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя они мелко-

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Спортивные ковшеобразные перед-

ние сиденья обеспечивают отличную боковую поддержку, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Предусмотрены подогрев и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи.

Второй ряд рассчитан преимущественно на детей, ведь места здесь не очень много. Объем багажника составляет 420 л а его крышка оснащена электроприводом с сен-

сорным открытием.

Комплектация BMW M8 включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему с 11 динамиками, спутниковую навигацию, парковочный автопилот, Wi-Fi, связь Bluetooth, беспроводную зарядку для смартфона, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций включает доступ в салон со смартфона, камеры кругового обзора, системы ночного видения и полуавтономного движения.

Под капотом прячется знакомый 4,4-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Мощность составляет 600 л. с. в стандартной версии и 625 л. с. – в M8 Competition. В обоих вариантах пиковый крутящий момент достиг 750 Н·м и доступен всего при 1800 об/мин. Мотор очень быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Но лучше всего «восьмерка» проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Отзвук на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. А когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан, то салон наполняется сочным низкочастотным рыком. BMW M8 Competition разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с без малейшей пробуксовки – это заслуга и полного привода, и технологии Launch control. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог можно поднять до 305 км/ч. Расход топлива



составляет 15,2 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые переключения передач. BMW M8 полноприводной, хотя для любителей заноса есть специальный заднеприводной режим.

Полный привод позволил существенно улучшить сцепление с дорогой. Система векторизации тяги и активный задний дифференциал уменьшают недостаточную по-

ворачиваемость, хотя 1960 кг веса в выразах чувствуются. Интересно, что управляемых задних колес у BMW M8 нет, хотя они есть у обычной «восьмерки». Зато расширенная колея способствует лучшей стабильностью на извилистых дорогах. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. При этом купе остается довольно комфортабельным. Рулевое управление точное, хотя его информативность могла бы быть и лучше.

Впрочем, если перевести адаптивные амортизаторы в режим Sport M или Driving mode, то езда становится более жесткой. Стандартные тормоза обеспечивают хорошее замедление, а за доплату предложены карбоново-керамические диски.

Новый BMW M8 уже продается в Европе, объявлены и украинские цены. У нас заряженное купе будет стоить от 4,25 миллиона гривен.

Технические характеристики BMW M8

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1960
Длина/ширина/высота, мм	4867/1907/1362
Колесная база, мм	2827
Колея передняя/задняя, мм	1627/1642
Клиренс (дорожный просвет), мм	121
Объем багажника, л	420
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	625 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-5850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт	7
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 285/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	15,2
загородный цикл	8,0
смешанный цикл	10,6
Стоимость автомобиля, гривен	4 255 000 – 4 520 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lamborghini Huracan Ev



прибавка в мощн

ini vo RWD



НОСТИ



Lamborghini Huracan – наиболее массовая модель за всю историю итальянской марки. Уже выпущено свыше 14 тыс. купе и кабриолетов и спрос на них остается высоким. Теперь «семейство» Huracan постепенно проходит обновление. Модернизировали и начальную версию Lamborghini Huracan Evo RWD.

Как указано в названии, изменения носят эволюционный характер. Lamborghini Huracan сохраняет фирменный клиновидный профиль с заостренным «носом», а во внешнем виде

по-прежнему преобладают грани. Купе широкое и низкое, а потому кажется распластанным по земле. Взгляд стал более суровым благодаря новым светодиодным фарам с Y-образными ходовыми огнями. Узнать обновленный Evo RWD можно по особой форме переднего бампера с измененным воздухозаборником. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены в задних крыльях. Покупатель может выбрать один из двух типов крышки капота: прозрачную стеклянную либо ребристую пластиковую,

как на легендарном Lamborghini Miura 1966 года. Сзади появилось небольшое антикрыло, а фонари стали тоньше. В бампере обращают на себя внимание две увеличенных выхлопных трубы.

Размеры купе остались прежними, как и масса в 1389 кг. Стандартные колесные диски – 19-дюймовые, с покрышками размером 245/35 ZR19 спереди и 305/35 ZR19 сзади.

В салоне Lamborghini Huracan Evo RWD стало больше алькантары, а развлекают ее



контрастные швы. Педали покрыты металлом, а за доплату доступны и карбоновые наклад-ки. Трехспицевое рулевое колесо – неболь-шое, а его обод выполнен плоским снизу. На него вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристал-лический дисплей с изменяемой конфигу-рацией.

На наклоненной центральной панели установлен новый 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Он заменил часть клавиш аудиосистемы и климат-кон-троля. Некоторые переключатели напоми-нают авиационные тумблеры. Как и у стар-шего Lamborghini Aventador клавиша запуска двигателя прикрыта красной крышкой и напоминает кнопку старта баллистических ракет. Внутри предусмотрены карманы в дверях и бокс в подлокотнике, хотя багажник очень скромный – 150 л.

Посадка за рулем очень низкая. Кресла Lamborghini Huracan Evo RWD оснащены электроприводом, а вот рулевая колонка регулируется вручную. Сиденья хорошо удерживают спину, однако весьма упругие. За доплату предложены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Комплектация купе включает электропа-кет, климат-контроль, аудиосистему с 6 динамиками, спутниковую навигацию, 4 подушки безопасности и систему стабили-зации. В списке опций значатся камера заднего вида, подогрев сидений, связь Bluetooth и система контроля давления в шинах.

V10 с непосредственным впрыском то-плива объемом 5,2 л немного доработан и получил прибавку в мощности. Теперь он развивает 610 л. с., то есть остается менее мощным, чем в полноприводной версии. Пиковый крутящий момент теперь равен 560 Н·м при 6500 об/мин, причем 70% его в распоряжении всего с 1000 об/мин. То есть тяги на низких оборотах вполне хватает. Вместе с тем, двигатель стал более отзыв-чивым и очень быстро раскручивается до максимальных 8500 об/мин. А при 4000 об/мин





его звук становится очень громким, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями

обеспечивает молниеносные переключения передач. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, что существенно улучшает динамику. А она дей-

ствительно заслуживает уважения: разгон до 100 км/ч занимает 3,3 с, а за 9,3 с купе достигает 200 км/ч. Максимальная скорость выросла до 325 км/ч. Расход топлива со-



ставляет 13,8 л/100 км в смешанном цикле.

Конечно, полноприводной Huracan более сбалансирован и легче в управлении. Но при создании Evo RWD стояла несколько иная задача – сделать купе более ярким и увлекательным в управлении. Конечно, сцепление с дорогой у него несколько хуже, но и недостаточная поворачиваемость гораздо реже проявляется. Она ощутима разве что в режиме Strada. Если же выбрать режимы Sport и Corsa, то адаптивные амортизаторы

становятся жестче и фактически нивелируют ее. К тому же, в этом случае ESC вмешивается позже и позволяет добиться контролируемого скольжения задней оси в поворотах. Траекторию в вираже легко подправить, «играя» педалью акселератора. Систему стабилизации можно и вовсе отключить, но в этом случае понадобится умение, чтобы совладать с мощным Huracan, ведь «корма» нередко стремится уйти в занос. Рулевое управление с адаптивным

электроусилителем, демонстрирует неплохие точность и информативность. Теперь и заднеприводной Huracan по умолчанию комплектуется карбоново-керамическими тормозами и останавливается со 100 км/ч на отрезке в 31,9 м.

Новый Lamborghini Huracan Evo RWD уже продается в Европе. Еще одним преимуществом автомобиля является его стоимость в 159 400 евро, то есть такое купе ощутимо дешевле полноприводной версии.

Технические характеристики Lamborghini Huracan Evo RWD	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1389
Длина/ширина/высота, мм	4520/1933/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	150
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов, шт.	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	610 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	560 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,3
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	13,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	159 400
Периодичность техобслуживания, км	12 000

Vo T-Roc



нестандартный подход

Volkswagen Cabriolet





Самые первые вседорожники были исключительно кабриолетами. Однако теперь в этом сегменте практически нет моделей со складывающейся крышей. Впрочем, порой бывают исключения – такие, как Volkswagen T-Roc Cabriolet. Немецкий автопроизводитель решил рискнуть и представил новую версию модели.

Новый Volkswagen T-Roc Cabriolet двухдверный, про при длине в 4268 мм он даже немного крупнее пятидверной стандартной версии. При этом колесная база у него не-

маленькая – 2630 мм. Конечно же, кабриолет крупнее – 1487 кг в начальном исполнении. Мягкая тканевая крыша складывается за 12 с на скорости до 30 км/ч.

У вседорожника подтянутый дизайн с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми расширенными крыльями. Во внешнем виде господствуют традиционные грани и от «носа» до лобового стекла кабриолет мало чем отличается от стандартного T-Roc. Передняя часть смотрится выразительно благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым

фарам со стреловидными ходовыми огнями. За доплату доступна и полностью светодиодная оптика. В переднем бампере виден немаленький воздухозаборник. Крышка багажника прикрыта заостренным спойлером. Версию с пакетом R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В салоне предусмотрены возможности для индивидуализации вроде ярких вставок на передней панели или светодиодной подсветки с разными цветами. Передняя











панель получилась довольно широкой. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по тому Volkswagen Golf VII. В базовой версии установлены традиционные крупные циферблаты приборов, но за доплату впервые предложена и цифровая приборная панель – 11,7-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией.

Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Во всех Volkswagen T-Roc Cabriolet сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультиме-

дийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для мобильных телефонов.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла Volkswagen T-Roc Cabriolet довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. В версии R Line установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой, а также

металлические накладки на педали. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду теперь только два места. Коленям задних пассажиров тесновато, ведь пространство для ног небольшое. Уменьшен и багажник: его объем составляет 284 л.

На первых порах новый Volkswagen T-Roc Cabriolet предложен только в более дорогих вариантах оснащения. Комплектация Style включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, парктроник, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth. Также предусмотрены 5 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, контроля полосы движения и слежения за усталостью водителя. Перечень опций включает кожаный салон, систему бесключевого доступа, панорамную крышу, 400-ваттную аудиосистему, камеру заднего вида, Wi-Fi, парковочный автопилот, систему распознавания дорожных знаков, электропривод пятой двери, подогрев сидений и рулевого колеса.

На первых порах новый Volkswagen T-Roc Cabriolet предложат только с бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.). Конечно, для потяжелевшего автомобиля более мощный вариант выглядит предпочтительнее. «Четверка» обладает приличным крутящим моментом в 250 Н·м при 1500-3500 об/мин. Тяги на малых и средних оборотах вполне достаточно. Двигатель работает довольно тихо и без вибраций. Разгон до 100 км/ч занимает



9,6 с, а максимальная скорость равна 204 км/ч. Благодаря системе отключения цилиндров расход топлива довольно небольшой: 6,7 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает очень быстро. Пока кабриолет доступен только с передним приводом, но позже добавят полноприводные версии с бензиновыми и дизельными моторами объемом 2,0 л.

Легкий и небольшой вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от скорости движения. Подвеска T-Roc Cabriolet довольно упругая, что особенно ощутимо с опционными 19-дюймовыми низкопрофильными шинами. Впрочем, если выбрать за доплату адаптивные амортизаторы, то в режиме Comfort езда несколько мягче. Автомобиль на удивление мало

кренится в поворотах и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Шумоизоляция с поднятым верхом в общем неплохая, хотя на больших скоростях все же слышен свист ветра.

Новый Volkswagen T-Roc Cabriolet уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожного кабриолета стартует с отметки в 27 500 евро, что ощутимо больше, чем за стандартную модель.

Технические характеристики Volkswagen T-Roc Cabriolet

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4268/1811/1522
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1538/1546
Клиренс (дорожный просвет), мм	158
Объем багажника мин/макс, л	284
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1498
Тип	Бензиновый, с туронаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 4200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	5
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	205
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	6,7
загородный цикл	5,0
смешанный цикл	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	27 500 – 32 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi A

премиальный собрат Volksw



A3

wagen Golf





Audi A3 дебютировал в 1996 году, как более дорогая и роскошная альтернатива Volkswagen Golf. Этой же концепции хэтчбэк остается верен и четверть века спустя. Поскольку недавно представили новый Golf VIII, то теперь пришло время для уже четвертого поколения Audi A3.

Новый Audi A3 по-прежнему использует платформу MQB и его колесная база неизменная – 2636 мм. В то же время, хэтчбэк подрос до 4343 мм в длину и 1816 мм в ширину. Улучшена аэродинамика: коэффи-

циент лобового сопротивления снижен до 0,27. Масса несколько уменьшена – до 1280 кг. Капот автомобиля выполнен из алюминиевых сплавов.

Дизайн Audi A3 преобразился и стал гораздо выразительнее, чем ранее. Отныне хэтчбэк будет только пятидверным – от трехдверной версии отказались. У автомобиля увеличен угол наклона задних стоек крыши, а крылья стали более мускулистыми. Фирменная решетка радиатора стала крупнее, а с ней сочетаются раскосые фары. Они

светодиодные в базовой версии, а за доплату предложена матричная оптика. В бампере по бокам появились два небольших воздухозаборника. Стандартными являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а в качестве опции предложены колеса диаметром до 19 дюймов. На крыше установлен спойлер а пятая дверь стала рельефной. Расширенные «плечи» подчеркнуты стреловидными фонарями.

В салоне улучшены и так неплохие материалы отделки. Здесь преобладают рублен-





ные поверхности и горизонтальные линии. В качестве опции доступна диодная подсветка с 30 различными цветами. В версии S Line рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а педали украшены металлическими накладками. Очень необычно выглядит миниатюрный джойстик роботизированной трансмиссии. У всех Audi A3 теперь цифро-

вая панель приборов с изменяемой конфигурацией – диагональю 10,25 либо 12,3 дюйма. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 10,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Она дополнена голосовым управ-

лением и сенсорной панелью, распознающей начертания слов пальцем. Переключателей здесь стало гораздо меньше, причем они крупные и удобные в пользовании. Ниже находятся два USB-порта и беспроводная зарядка для смартфона. У A3 большой перчаточный ящик, бокс в подлокотнике и вместительные карманы в дверях, а за доплату









доступны выдвижные ящики под сиденьями.

У рулевой колонки и кресел – широкий диапазон регулировок. Передние сиденья Audi A3 традиционно упругие. В S Line предусмотрены спортивные кресла с гораздо лучшей боковой поддержкой и отделкой алькантарой. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места более, чем достаточно для двух взрослых пассажиров, а при

необходимости здесь поместятся и трое. Салон стал немного шире. Объем багажника остался на прежнем уровне: 380 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальная комплектация Audi A3 расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, спутниковую навигацию, аудиосистему и

связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и контроля полосы движения. В самом дорогом варианте First Edition добавлены 18-дюймовые диски, датчики света и дождя, парктроник и адаптивный круиз-контроль. Перечень опций дополнили система доступа в салон со смартфона, трехзонный климат-контроль, 680-ваттная аудиосистема, Wi-Fi, массаж сидений. Также предложены система полуавтономного движения и технология Car2X, позволяющая обмениваться данными с другими авто и объектами «умной» инфраструктуры. Также доступны панорамная крыша, парковочный автопилот, системы определения усталости водителя и слежения за «слепыми» зонами.

На первых порах хэтчбэку предложат на выбор три двигателя. Бензиновая 1,5-литровая «четверка» с системой отключения цилиндров развивает 150 л. с. Характер у мотора очень резвый. Он быстро набирает обороты, но при этом неплохо ведет себя и на «низах», ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны в диапазоне 1500-3500 об/мин. Мало того, он теперь может быть дополнен еще и 48-вольтовой гибридной установкой, дающей дополнительно 16 л. с. и 25 Н·м. В этом случае разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость составляет 224 км/ч. Двигатель работает тише, чем ранее. Кроме того, гибридная установка помогла уменьшить



расход топлива до 6,3 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л теперь доступен в версиях на 116 и 150 л. с. Он очень эластичен и обладает огромным запасом тяги. У более мощной версии пиковый крутящий момент вырос до 360 Н·м и достигается в диапазоне 1600-2750 об/мин. К тому же, двигатель работает на удивление тихо и без вибраций и лишь при резком разгоне становится понятно, что это дизель. Динамика точно такая же, как у бензинового варианта – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 224 км/ч. Зато «аппетит» меньше – 4,3 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на трассе.

В скором времени линейку двигателей

расширят начальный 1,0-литровый турбомотор мощностью 110 л. с. и 245-сильная заряжаемая гибридная установка.

Стандартная 6-ступенчатая «механика» отличается точностью работы. Как и ранее, за доплату доступна 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями S tronic. Передачи в S tronic переключаются очень быстро. Позже появятся полноприводные версии.

Audi A3 стал интереснее в управлении. Его руль точнее и более информативный, а расширенная колея улучшила поведение хетчбэка в поворотах. Хотя за это придется расплачиваться более упругой подвеской, что особенно ощутимо с 18-дюймовыми колесными дисками. Впрочем, опционные

адаптивные амортизаторы делают езду комфортнее. Для хетчбэка предлагают два типа задней подвески: у начальных моделей установлена полунезависимая балка, а у более мощных – «многорычажка». В последнем случае управляемость, конечно, увлекательнее. В салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Разве что в бензиновой версии у педали тормоза обратной связи очень мало, что продиктовано наличием системы тормозной рекуперации.

Новый Audi A3 уже начали продавать в Европе. Стоимость хетчбэка стартует с 26 800 евро, но позже появятся и более доступные версии. Также со временем представят заряженные Audi S3 и RS3.

Технические характеристики Audi A3

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1280	1410
Длина/ширина/высота, мм	4343/1816/1430	
Колесная база, мм	2636	
Колея передняя/задняя, мм	1554/1525	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника мин/макс, л	380/1200	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1498	1968
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500-3500	360 при 1600-2750
Тип вспомогательного двигателя	электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	16	-
Макс. крутящий момент, Н•м	25	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	225/45 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4	8,4
Максимальная скорость, км/ч	224	224
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,3	4,3
загородный цикл	4,3	3,7
смешанный цикл	5,1	3,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	26 800 – 37 350	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Genesis

проба пера в НО



S GV80

НОВОМ СЕГМЕНТЕ



Автомобили Genesis начинали, как премиальные модели Hyundai, а не так давно их выделили в отдельную марку. Изначально в ее линейке были исключительно седаны, но теперь к ним присоединился и первый внедорожник – новый Genesis GV80. Его уже начали выпускать в Южной Корее и там он продается, а вскоре модель выведут на глобальный рынок.

Genesis GV80 построен на платформе седана G80 и достигает 4945 мм в длину,

1975 мм в ширину и 1715 мм в высоту при колесной базе в 2955 мм. Капот, передние крылья и пятая дверь выполнены из алюминиевых сплавов, но автомобиль довольно-таки тяжелый – 2135 кг в начальной заднеприводной версии. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов.

Дизайн внедорожника получился выразительным и самобытным. У него элегантный профиль с длинным капотом и изогнутой

линией крыши. Фирменный широкий «клюв» решетки радиатора сочетается с четырьмя оригинальными тоненькими фарами. Естественно, оптика светодиодная у всех Genesis GV80. Боковины украшены серебристыми выштамповками. Задние стойки выполнены треугольными, а «плечи» автомобиля расширены. Фонари по дизайну повторяют фары, а пятая дверь – рельефная.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а подсветка осуществляется с помощью свето-





диодов. Вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Двухспицевый руль выглядит довольно нестандартно, а вместо рычага трансмиссии – круглый селектор. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей и проецируются на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель Genesis GV80 увенчана 14,5-дюймовым сенсорным дисплеем. К нему далеко тянуться, но для навигации в меню есть еще и сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцами. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного. В салоне также 4 USB-порта.

Уже в базовой версии рулевая колонка и передние сиденья оснащены электроприводом. Кресла несколько упругие, но хорошо удерживают спину. Специальные наполненные воздухом камеры распределяют нагрузку на спину. Предусмотрен и подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, причем в нем есть ниша для мелкой поклажи, а подлокотники прячут вместительный бокс.

На втором ряду Genesis GV80 места для ног и над головой более, чем достаточно, да и диван широкий, так что трое пассажиров не будут стеснены. За доплату предложен и третий ряд сидений, но он рассчитан только на детей. Объем багажника в пятиместном исполнении составляет 727 л в обычном состоянии и 2144 л – со сложенными (нажатием кнопки) задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием уже в базовой версии.

Комплектация Genesis GV80 довольно богатая, ведь уже в начальной версии есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, спутниковая навигация с дополненной ре-

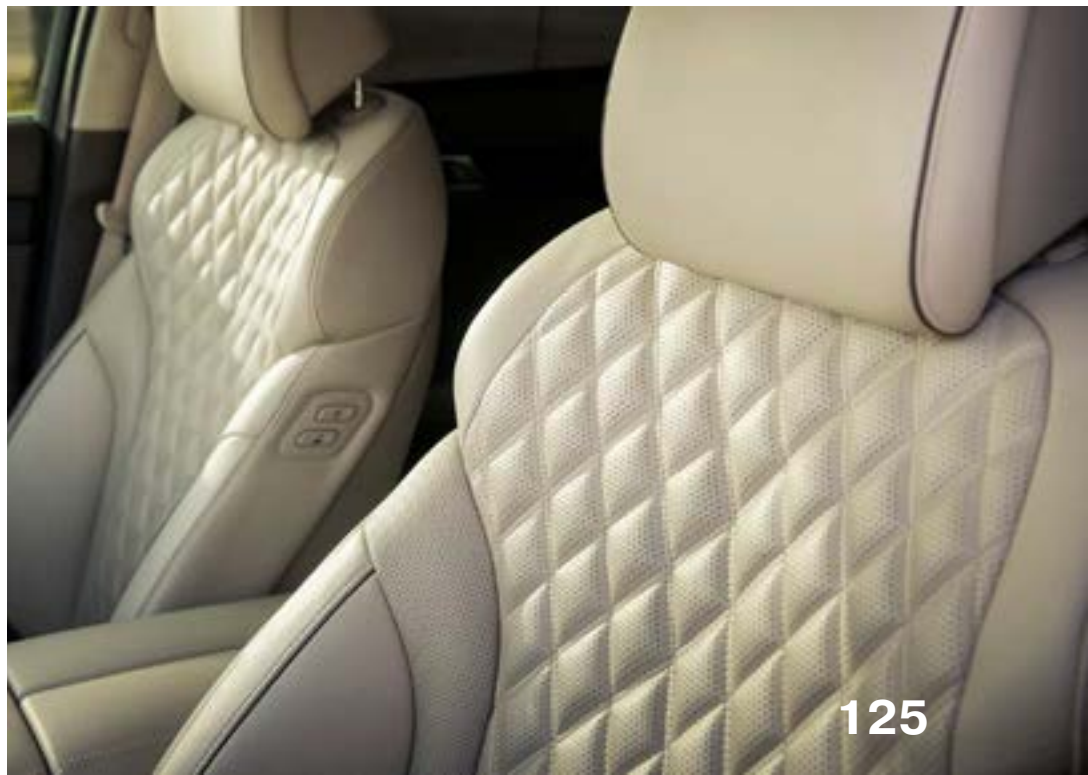
альностью, датчики света и дождя, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля «слепых» зон, полосы движения и усталости водителя. В самом дорогом варианте Prestige добавлены панорамная крыша, обогрев руля, вентиляция передних и задних кресел, мощная аудиосистема Lexicon с 21 динамиками.

Поначалу вседорожник будет доступен только с 3,0-литровым 278-сильным турбодизелем. Рядная «шестерка» работает очень тихо и плавно. Она достаточно тяговита – пиковые 590 Н·м крутящего момента в

распоряжении всего с 1500 об/мин и доступны вплоть до 3000 об/мин. Динамика неплохая: 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Расход топлива составляет 10,2 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Позже линейку расширят бензиновые турбомоторы объемом 2,5 л (304 л. с.) и 3,5 л (380 л. с.). В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает всего 5,5 с. Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей быстро и без толчков. Полноприводные версии также получили систему выбора настроек для разного типа дорожного покрытия.

У полноприводных вариантов есть еще и





задний дифференциал повышенного трения, улучшающий управляемость. Genesis GV80 более ориентирован на комфорт: его мягкая и длинноходная подвеска легко справляется с неровностями. В более дорогих версиях есть еще и адаптивные амортизаторы с системой сканирования дороги перед авто-

мобилем на наличие выбоин. Благодаря им автомобиль не только комфортнее, но и меньше кренится в поворотах. Разве что с 22-дюймовыми колесами езда становится упругой. Руль легкий и не самый информативный. Зато у вседорожника очень хорошая шумоизоляция и есть система активного

подавления звуков, поэтому в салоне тихо.

Новый Genesis GV80 оказался не очень дорогим, если учесть его комплектацию. Цены стартуют с 49 925 долларов и даже флагманский вариант Prestige стоит чуть больше 70 тыс. долларов. В Европе и США вседорожник появится летом.



Технические характеристики Genesis GV80

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5-7
Снаряженная масса, кг	2265
Длина/ширина/высота, мм	4945/1975/1715
Колесная база, мм	2955
Колея передняя/задняя, мм	1674/1689
Клиренс (дорожный просвет), мм	206
Объем багажника, л	727/2144
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2996
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	278 при 3800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	590 при 1500-3000
Топливо/емкость бака, л	ДТ/80
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт	10
Размер шин	265/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	10,2
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	9,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	49 925 – 71 975
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Land Rover Defender

возвращение легенды



over er





Land Rover стоял у истоков сегмента вседорожников, а самой известной моделью марки стал **Defender**. Его выпускали десятилетиями, однако к началу XXI века конструкция конца 40-х годов окончательно устарела. В 2016 году культовую модель сняли с производства, но отказаться от нее, конечно же, не могли. И вот теперь в продажу поступил абсолютно новый **Land Rover Defender**.

Изменения в конструкции – действительно

но революционные, ведь **Defender** теперь не рамный. В его основе лежит платформа D7 от **Land Rover Discovery**, подразумевающая активное использование алюминиевых сплавов (из них выполнены, например, все кузовные панели). Поначалу в продажу поступил пятидверный вариант 110, а позже будет и короткий трехдверный **Defender 90**. Вседорожник достигает 5018 мм в длину, 2008 мм в ширину и 1967 мм в высоту при колесной базе в 3022 мм. Начальный вариант

весит 2260 кг.

Дизайн **Land Rover Defender** получился очень выразительным и в духе предшественника. У вседорожника характерный двухобъемный профиль с высоким капотом, вертикальными стойками крыши и короткими свесами кузова. Тоненькая решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами. У автомобиля раздутые колесные арки и высокая оконная линия. Базовая версия оснащена 18-дюймовыми дисками,





а за доплату доступны диски диаметром до 22 дюймов. За доплату доступны ящики для мелкой поклажи на боковинах и багажник на крышу со специальной лесенкой к нему. Нижняя часть кузова прикрыта пластиковыми накладками, также можно заказать специальную пленку, защищающую лакокрасочное покрытие. Расширенные задние крылья подчеркнуты небольшими фонарями. Естественно, запасное колесо крепится к двери багажника.

В салоне преобладает брутальный рубленый стиль – можно заметить даже неприкрытые болты крепления деталей. Впрочем, новый вседорожник не такой спартанский, как предшественник. В отделке использованы ткань и алюминий, а в более дорогих версиях есть и кожа, и дерево. На всю ширину передней панели проходит магниева вставка с надписью Defender. Четырехспицевое рулевое колесо довольно крупное, а миниатюрный селектор трансмиссии рас-

положен высоко и находится под рукой. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурации и могут проецироваться на лобовое стекло.

Широкая наклоненная центральная панель увенчана 10,1-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В меню есть интересные пункты – например, можно увидеть угол крена автомобиля или распределение крутящего момента по осям. Переключатели блоков аудиосистемы и кли-





мат-контроля крупные и их немного. В салоне – сразу пять розеток и от 4 до 6 USB-портов. Также предусмотрены большие карманы в дверях и 5,8-литровый перчаточный ящик.

Естественно, посадка в Land Rover Defender высокая, что обеспечивает неплохую обзорность. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья довольно упругие, хотя, конечно, гораздо комфортабельнее, чем у модели прошлого поколения. Они обогриваются, как и руль, уже в базовой версии. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, но за доплату вместо него можно заказать холодильник или даже от-

кидное центральное сиденье. То есть, у внедорожника может быть трехместный первый ряд.

На втором ряду места для ног и над головой более, чем достаточно. В пятидверном Defender 110 в качестве опции предложен и третий ряд кресел. Объем багажника в семиместной версии достигает 231 л, а в пятиместной – 916 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 2233 л.

Естественно, новый Defender укомплектован гораздо богаче предшественника. Уже в базовой версии есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, 180-ваттная аудиосистема, камера заднего вида, спутниковая навигация,

парктроник, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения, распознавания дорожных знаков и усталости водителя. В самом дорогом Defender X добавлены панорамная крыша, электропривод сидений, камеры кругового обзора (они позволяют смотреть «сквозь» капот) и система мониторинга «слепых» зон. За доплату предложены подогрев лобового стекла и задних сидений, беспроводная зарядка смартфонов, 700-ваттная аудиосистема и Wi-Fi.

На первых порах предложены на выбор



четыре двигателя с турбонаддувом. Бензиновый 2,0-литровый турбомотор развивает 300 л. с., а 3,0-литровый – 400 л. с. Конечно, последний вариант выглядит привлекательнее, ведь «шестерка» обеспечивает вседорожнику очень неплохую динамику – 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 208 км/ч. Один из компрессоров электрический – он помогает нивелировать турбояму на малых оборотах. Максимальный крутящий момент достигает 550 Н·м, то есть тяги более, чем достаточно, и можно буксировать 3,5-тонный прицеп. Двигатель работает тихо и плавно, а его характер спокойный. А благодаря 48-вольтной гибридной установке расход топлива умеренный – 12,5 л/100 км в городском

цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

Но большинство Defender будут дизельными. Пока предложены только 2,0-литровые двигатели на 200 и 240 л. с. Тяжелому вседорожнику больше подойдет более мощная версия с двумя турбинами. Пиковый крутящий момент у нее достигает 430 Н·м при всего 1400 об/ин. Мотор довольно эластичный, но слишком громкий. Разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость – 188 км/ч. В городе автомобиль расходует 8,7 л/100 км, а на трассе – 7,2 л/100 км. Позже линейку расширит 3,0-литровый турбодизель, появится и заряжаемый гибрид.

Все Defender оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и постоянным

полным приводом. Конечно же, есть и понижающая передача, а за доплату доступна блокировка заднего дифференциала. Также предусмотрены система помощи на крутом спуске HDC и технология Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия. Вседорожный круиз-контроль All-Terrain Progress Control позволяет на малой скорости «проползти» сложный участок. Тяжелое бездорожье – родная стихия Defender: ему под силу 45-градусные подъемы и 90-сантиметровые броды (причем, сканер может измерять глубину брода). Угол въезда составляет 38°, а съезда – 40°. Версии с пневмоподвеской позволяют еще и увеличить клиренс со стандартных 218 мм до 291 мм.



Но выдающихся вседорожных способностей от автомобиля все ждали, поэтому больше удивляет улучшенное поведение на асфальте. Defender стал легче в управлении и комфортнее. У него теперь независимая подвеска всех колес, а потому езда стала мягче даже без опциональной пневмоподвески (хотя с ней комфорт еще выше). Адаптивные амортизаторы уменьшили крены в поворотах, хотя они все равно ощутимы – автомобиль тяжелый и высокий. Руль стал точнее и наполнен тяжестью, а вибрации на нем ушли в прошлое. Естественно, перед нами не спорткупе и в скоростных поворотах выражена недостаточная поворачиваемость, а педаль тормоза слишком длинноходая и неинформативная. Зато существенно улучшена и шумоизоляция и на больших скоростях ветер практически не слышен.

Новый Land Rover Defender сохранил отличную проходимость, но стал более цивилизованным – богаче оснащенный, более комфортабельным и экономичным. Теперь это не «рабочая лошадка», а потому и цены выросли. В Украине самый доступный вариант будет стоить 1 466 000 гривен.



Технические характеристики Land Rover Defender 110

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5-7	
Снаряженная/полная масса, кг	2361/3165	2323/3150
Длина/ширина/высота, мм	5018/2008/1967	
Колесная база, мм	3022	
Колея передняя/задняя, мм	1705/1700	
Клиренс (дорожный просвет), мм	218-291	
Объем багажника, л	231/2233	
Диаметр разворота, м	12,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2996	1999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	400 при 5500	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	550 при 2000-5000	430 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Дт/85
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC, Terrain Response	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/65 R19	255/70 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1	9,1
Максимальная скорость, км/ч	208	188
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	12,5	8,7
загородный цикл	8,4	7,2
смешанный цикл	9,9	7,7
Стоимость автомобиля, гривен	1 466 000 – 2 612 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes



МОЩНЫЙ ТЯЖ

Mercedes-AMG GLE63



ЖЕЛОВЕС



В 1999 году Mercedes-Benz ML получил вариант от AMG и стал одним из первых в мире заряженных вседорожников. Тогда автомобиль был самым мощным в своем классе. Два десятилетия спустя дебютировал его прямой наследник – Mercedes-AMG GLE63.

Новый Mercedes-Benz GLE отличается более плавными формами и скругленными линиями кузова, хотя его характерный силуэт остается узнаваемым. Продолговатые светодиодные фары дополнены Г-образны-

ми ходовыми огнями. Флагманский вариант от AMG теперь гораздо легче отличить от стандартной модели, ведь теперь у него огромная «пасть» решетки радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. В переднем бампере увеличены воздухозаборники, а крылья серьезно расширены. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски (в GLE63 S колеса 21-дюймовые). Расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями, а из бампера выгляды-

вают четыре выхлопных трубы.

Почти пятиметровый Mercedes-AMG GLE63 нельзя назвать спортсменом легкой весовой категории: его масса – 2420 кг. И это при том, что капот, передние крылья и часть деталей подвески выполнены из легких алюминиевых сплавов, а за доплату предложена карбоновая крышка двигателя.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны карбоновые вставки. Пороги и педали GLE63 украшены металлическими наклад-





ками. Спортивный четырехспицевый руль с плоским ободом снизу обшит перфорированной кожей. На нем предусмотрены небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии.

Как и во всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы соединены в один блок, хотя графика у Mercedes-AMG GLE63 особая. Для навигации в меню мультимедиа есть еще одна сенсорная панель.

Примечательно, что появились новые функции: например, можно посмотреть время разгона до 100 км/ч или боковое ускорение в повороте.

Как рулевая колонка, так и передние кресла оснащены электроприводом. Спортивные сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом очень комфортабельными. Стандартными являются подогрев и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный

тоннель. Подлокотники также обогреваются. Они прячут бокс, который можно дополнить беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду очень просторно – места для ног и над головой более, чем достаточно. К тому же, у сидений есть горизонтальная регулировка и изменяемый угол наклона спинки (при желании их можно дополнить электроприводом). А вот третий ряд кресел для GLE63 не предлагают. Объем багажника составляет 630-825 л (в зависимости от









положения задних кресел), а если сложить сиденья, то получится 1790 л. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Комплектация Mercedes-AMG GLE63 включает систему доступа без ключа, двухзонный 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. Список опций включает четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения.

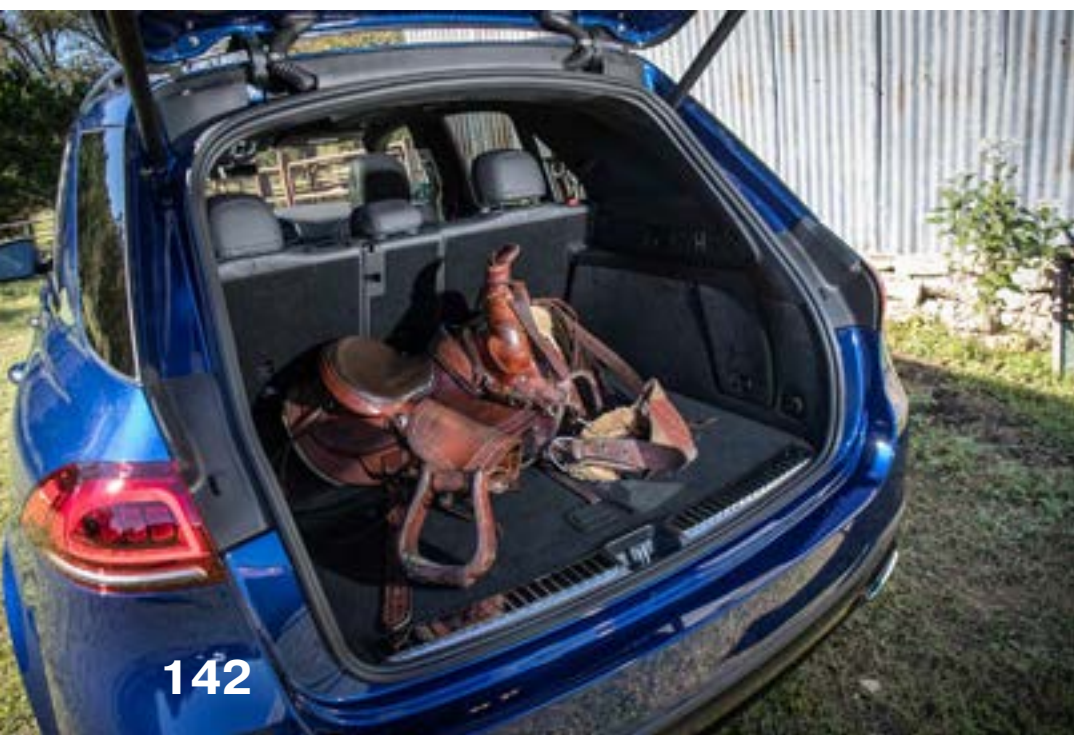
Под капотом прячется 4,0-литровый бензиновый V8 с двойным турбонаддувом, развивающий 571 л. с. в обычном состоянии и 612 л. с. – в GLE63 S. Более мощный вариант обладает внушительным крутящим моментом в 850 Н·м при 2500 об/мин, то есть тяги в избытке на любых оборотах. Мотор очень эластичный и при этом отзывчивый и быстро набирает обороты. К тому же, «восьмерка» дополнена небольшим 22-сильным

электромотором. Прибавка в мощности незначительная, но доступны дополнительные 250 Н·м крутящего момента, что обеспечивает прибавку к тяге при разгоне. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает очень быстро. Вседорожник демонстрирует динамику на уровне спорткупе: достигает 100 км/ч за 3,8 с и развивает 280 км/ч.

При таких характеристиках расход в 15,3 л/100 км в городском цикле и 9,3 л/100 км в загородном – очень даже умеренный. Такого результата добились благодаря той же гибридной установке и системе отключения цилиндров.

Полный привод дополнен системой векторизации тяги, есть и электронный задний дифференциал. Благодаря им недостаточную поворачиваемость удалось серьезно уменьшить, хотя в 2,4-тонном вседорожнике она все равно ощутима. Руль точный, информативный и наполнен тяжестью. Езда остается комфортабельной благодаря пневмоподвеске, хотя в спортивном режиме она становится жестче. Высокий автомобиль не слишком кренится в поворотах благодаря адаптивным амортизаторам и активным стабилизаторам поперечной устойчивости. Тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 370 мм сзади обеспечивают отличное замедление. Шумоизоляция салона очень качественная и даже при 200 км/ч внутри тихо.

Mercedes-AMG GLE63 уже доступен в Европе и там стоит от 124 300 евро за начальную версию и 135 500 евро – за GLE63 S. Вскоре линейку пополнит GLE63 AMG Coupe.



Технические характеристики Mercedes-AMG GLE63 S

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2420
Длина/ширина/высота, мм	4939/2010/1730
Колесная база, мм	2935
Колея передняя/задняя, мм	1680/1680
Клиренс (дорожный просвет), мм	180-270
Объем багажника мин/макс, л	655/1790
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	612 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	850 при 2500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
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	3,8
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	15,3
загородный цикл	9,3
смешанный цикл	11,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	124 300 – 135 500
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Po



Polestar 2

электрический первенец





Подразделение Polestar долгое время готовило мощные заряженные версии моделей Volvo. Но теперь его выделили в отдельную марку и изменили специализацию – отныне компания занимается гибридами и электромобилями. Сначала появилось гибридное купе Polestar 1, а теперь в продажу поступает электрический Polestar 2.

Новый Polestar 2 от Volvo – лифтбэк D-класса длиной 4606 мм и шириной 1985 мм при колесной базе в 2735 мм. Платформу CMA

для него позаимствовали у вседорожника Volvo XC40. Аккумуляторная батарея размещена в днище и выполняет роль дополнительного элемента жесткости. Весит автомобиль 2020 кг.

Электромобиль Polestar 2 отличается по-скандинавски лаконичным угловатым дизайном в духе современных Volvo. У него высокая оконная линия и короткие свесы кузова. Продолговатая решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Колесные арки слегка расширены,

а нижняя часть прикрыта защитными пластиковыми накладками. В базовой версии предусмотрены 19-дюймовые легкосплавные диски, а пакет Performance подразумевает наличие 20-дюймовых колес. У боковых окон отсутствуют рамки. Тоненькие фонари растянуты на всю ширину задней части.

Сдержанный шведский стиль преобладает и в салоне Polestar 2. В базовой версии в отделке сочетаются ткань и искусственная кожа, а натуральная кожа – опция. Стандартная панорамная крыша делает салон светлее,



а подсветка – светодиодная. Разбавляют отделку черные лакированные вставки и накладки «под дерево». Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Оригинально выглядит инкрустированный хрусталем селектор трансмиссии в виде ромба.

На наклоненной центральной панели Polestar 2 установлен 11,0-дюймовый сенсорный экран планшетного формата. Мультимедийная система, кстати, создана на

Android и ее можно легко синхронизировать со смартфоном. Она сможет распознавать владельца и автоматически загружать его любимые настройки навигации или аудиосистемы и даже регулировать сиденье с помощью электропривода. Под дисплеем – всего четыре кнопки и ниша с беспроводной зарядкой смартфона. В салоне предусмотрены четыре USB-порта.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой.

Они оснащены электроприводом и подогревом, также обогревается обод руля. Обзор назад страдает из-за небольшого стекла и высокой оконной линии. Подлокотник на центральном тоннеле прячет вместительный бокс.

На втором ряду Polestar 2 пространство для ног достаточное, а вот запас над головой небольшой и пассажиры ростом свыше 185 см будут стеснены. Зато задние сиденья получили подогрев.

Объем багажника составляет 405 л в



обычном состоянии и 1095 л со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом. Также есть небольшой 35-литровый отсек спереди, но значительную его часть занимают зарядные кабели.

Поначалу новый Polestar 2 будет доступен только в одной и самой дорогой версии Launch edition. Она получила систему доступа в салон со смартфона, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики дождя и света, Wi-Fi, спутниковую навигацию, камеры кругового обзора, мощную аудиоси-

стему Harman/Kardon, парктроник и адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Электромобиль Volvo оснащен двумя моторами (по одному на ось) общей мощностью 408 л. с. Приличные 660 Н·м крутящего момента доступны уже с первых

оборотов, а потому тяги у Polestar 2 более, чем достаточно. Автомобиль быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и демонстрирует неплохую динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 225 км/ч. Конечно же, моторы работают очень тихо.

Аккумуляторная батарея на 78 кВт·ч обеспечивает запас хода в 470 км. Polestar 2 поддерживает быструю зарядку мощностью до 150 кВт – она занимает около 45 минут.



От домашней электросети зарядить электромобиль получится примерно за 11 часов.

Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой. Руль электромобиля – точный, острый и вполне информативный. Благодаря низкому центру тяжести и довольно упругой подвеске Polestar 2 мало кренится в поворотах, хотя от этого страдает комфорт езды (особенно с 20-дюймовыми колесами). Пакет Performance добавляет регулируемые амортизаторы hlns и тормоза Brembo. У всех версий есть система регенеративного торможения, причем ее интенсивность можно изменять. Также у лифтбэка неплохая шумоизоляция салона и внутри тихо даже при 150 км/ч.

Новый Polestar 2 поступит в продажу в Европе с весны по цене от 59 тыс. евро. Позже появятся более доступные версии стоимостью от 39 тыс. евро. Выпускать лифтбэк уже начали на новом предприятии в Китае. Интересно, что купить электромобиль Volvo можно будет исключительно через Интернет.



Технические характеристики Polestar 2

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная, кг	2020
Длина/ширина/высота, мм	4606/1985/1473
Колесная база, мм	2735
Колея передняя/задняя, мм	1610/1610
Клиренс (дорожный просвет), мм	151
Объем багажника мин/макс, л	405/1095
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	408
Макс. крутящий момент, Н•м	660
Емкость батареи, кВт•ч	78
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/50 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	225
Дальность пробега, км	470
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе) евро	39 000 – 59 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Бизнес-класс по-немецки



Audi A6

Широкая решетка радиатора Audi A6 сочетается с раскосыми светодиодными фарами



BMW 5 Series

Передняя часть BMW 5 Series выполнена в традиционном стиле марки



Mercedes-Benz E-Class

Решетка радиатора Mercedes-Benz E-Class украшена большой трехлучевой звездой

Большие седаны Е-класса за последние годы утратили в популярности, ведь часть их целевой аудитории забрали премиальные вседорожники. Тем не менее, ведущие автопроизводители пока не собираются отказываться от их производства, да и на украинском рынке предложение моделей довольно-таки широкое. В лидерах сегмента у нас немецкие седаны – Audi A6, BMW 5 Series и Mercedes-Benz E-Class. Именно о них и пойдет речь.

Новый Audi A6 – самая свежая модель в тройке. Ее дизайн создавался с оглядкой на старшего брата A8, что особенно заметно в анфас. Крупная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Во внешнем преобладают грани, а крылья немного расширены. Высокая оконная линия и аркообразная крыша сделали профиль стремительнее. Багажник немного укорочен, а в его крышку интегрирован спойлер. Узкие A6 фонари соединены хромированной накладкой.

BMW 5 Series выглядит знакомо, ведь выдержан в традиционном баварском стиле. У него классические пропорции с длинным капотом и сдвинутым назад салоном, сохранен и фирменный изгиб задних стоек. Фирменная разделенная решетка радиатора несколько увеличена в размерах, а фары продолговатые и с полностью светодиодной оптикой. В передних крыльях предусмотрены вентиляционные отверстия и оригинальные выштамповки. Боковины профилированы, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Заднюю часть подчеркивают крупные изогнутые фонари.

Mercedes-Benz E-Class нынешнего поколения известен с 2016 года и вскоре в производство поступит его обновленная версия. В его внешнем виде господствуют изящные плавные линии. У седана длинный капот и короткие свесы кузова. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой по центру. Крупные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. На боковинах заметны элегантные штампованные линии. Крышку багажника украшает хромированная накладка, а по краям кузова расположены каплевидные фонари.

Седаны примерно одинаковые по размерам: длина Audi достигает 4939 мм, BMW – 4936 мм, а Mercedes-Benz – 4923 мм. У 5 Series несколько крупнее колесная база – 2975 мм против 2924 мм у A6 и 2939 мм – у E-Class. Также BMW немного легче: он весит 1695 кг, Audi – 1720 кг, а Mercedes-Benz – 1735 кг.

В салоне Audi A6 преобладают рубленые линии, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Четырехспицевое рулевое



У Audi – аркообразная линия крыши



BMW немного легче соперников – 1695 кг



Mercedes-Benz отличается элегантным дизайном



Фонари A6 соединены хромированной накладкой



В крышку багажника 5 Series интегрирован спойлер



Каплевидные фонари E-Class разнесены по углам кузова

колесо обшито кожей. Циферблаты приборов разделены большим цветным экраном бортового компьютера (цифровая панель у A6 – опция). Очень необычно выглядит T-образный селектор трансмиссии. На центральной панели Audi A6 кнопок почти не осталось. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Передние сиденья седана широкие и мягкие, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Водителя и пассажира разделяет высокий центральный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Салон BMW 5 Series декорирован кожей. Внутри преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на ободке в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя некоторые из них мелковаты. У передних сидений BMW 5 Series лучшая в тройке боковая поддержка, но при этом они остаются комфортабельными. Кресла обогреваются, как и руль, и лобовое стекло. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи. Приподнятая задняя часть седана несколько ограничивает обзорность.

Салон Mercedes-Benz E-Class также декорирован кожей, есть и алюминиевые вставки. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов. Селектор автоматической трансмиссии вынесен на рулевую колонку. Спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера. В один блок с панелью приборов сгруппирован 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Для управления меню установлена сенсорная панель, также предусмотрен и традиционный джойстик. Среди немногочисленных переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля заметен циферблат часов. Передние сиденья Mercedes-Benz оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они самые комфортабельные, хотя и боковая поддержка неплохая. Предусмотрен и подогрев. Обзорность во всех направлениях хорошая. В подлокотнике на трансмиссионном тоннеле

прячется беспроводная зарядка для мобильных телефонов.

Конечно, все три седана очень просторные внутри. Места над головой на втором ряду в автомобилях примерно одинаково. В Audi самый большой запас для ног, а вот Mercedes-Benz по этому показателю несколько проигрывает соперникам. В BMW же салон не такой широкий, как у конкурентов. У E-Class несколько больше объем багажника – 540 л тогда, как у двух других седанов – по 530 л.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A6 40TDI Quattro Sport, BMW 520d xDrive, Mercedes-Benz E220d 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, мощной аудиосистемой, спутниковой навигацией, датчиками дождя и света, связью Bluetooth, парктроником, литыми дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и автоматического торможения. Audi и Mercedes-Benz получили еще и камеру заднего вида, а у E-Class есть система слежения за усталостью водителя. У Mercedes-Benz 9 подушек безопасности, у Audi – 8, а у BMW – 7.

Все три автомобиля оснащены 2,0-литровыми турбодизелями. Двигатель Audi самый мощный в тройке – развивает 204 л. с. при 3750 об/мин. Пиковые 400 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин и тяги вполне достаточно. Двигатель работает на удивление тихо и без вибраций и лишь при резком разгоне становится понятно, что это дизель. В отличие от соперников, A6 получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями: она работает быстро, но не очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 246 км/ч. Седан немного экономичнее соперников – 5,0 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – в загородном. В Украине для A6 также предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (190 и 245 л. с.) и 3,0 л (340 л. с.).

Турбодизель BMW объемом 2,0 л развивает 190 л. с. Он менее мощный, чем мотор Audi, но крутящий момент у него такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. «Четверка» эластична и тяговита, но порой слишком уж громкая. Хотя вибрации незаметны, да и автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает без толчков и при этом отличается быстротой переключений. «Пятерка» разгоняется до 100 км/ч за 7,6 с и развивает 232 км/ч. В городе она расходует 5,8 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. Седан BMW в Украине также доступен с бензиновыми моторами объемом 2,0 л (190 и 245 л. с.), 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (462 л. с.), а также 3,0-литровыми турбодизелями мощностью 265-400 л. с.



На центральной панели Audi – два сенсорных дисплея



Центральная панель BMW повернута к водителю



Панель приборов Mercedes-Benz сгруппирована с дисплеем мультимедийной системы



В А6 – самое щедрое пространство для ног



Салон 5 Series немного уже, чем у конкурентов



В E-Class сзади меньше места для ног, чем у соперников

Под капотом Mercedes-Benz – 2,0-литровый 194-сильный двигатель. Он гораздо тише, чем моторы соперников и обладает неплохой тягой на малых оборотах. Пиковые 400 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1400 об/мин. «Четверка» очень эластична и позволяет передвигаться со скоростью 130 км/ч при всего 2000 об/мин. Седан разгоняется до 100 км/ч за 7,5 с и развивает 239 км/ч. E-Class еще и весьма экономичный: 5,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – за городом. На украинском рынке также есть 245-сильная версия этого мотора, доступны и бензиновые турбодвигатели объемом 2,0 л (184-245 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.).

Все три автомобиля полноприводные, поэтому демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Audi A6 неплохо маневрирует, а его диаметр разворота значительно меньше, чем у соперников: 11,1 м против 11,9 м у Mercedes-Benz и 12,1 м у BMW. Рулевое управление с электроусилителем стало точное, пусть и не самое информативное. В версии Sport предусмотрена более жесткая подвеска, поэтому неровности ощутимы, хотя и не слишком. Зато седан мало кренится в поворотах. В салоне A6 очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции.

BMW более увлекательный в управлении, чем соперники. Его руль острый и точный, да и информативность очень даже неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется, а курсовая устойчивость на больших скоростях не вызывает вопросов. Конечно, подвеска 5 Series более упругая, чем у конкурентов, что ощутимо на дорогах с множеством неровностей. Но и кренится в виражах седан меньше. Кроме того, у автомобиля неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Mercedes-Benz традиционно ставит во главу угла комфорт. E-Class очень мягкий и его подвеска без проблем справляется с большинством выбоин. Вместе с тем, седан не слишком кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативностью оно не отличается. Курсовая устойчивость на высоте так же, как и сцепление с дорогой. Шумоизоляция салона лучшая в тройке, на больших скоростях шум ветра и шин не слышны и в салоне тихо.

Mercedes-Benz E220d 4Matic самый недорогой в тройке – 1 353 800 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Audi A6 40TDI Quattro Sport стоит 1 409 375 гривен и привлекает экономичностью. Цена. BMW 520d xDrive – 1 427 800 гривен, а его преимущество – управляемость.



Объем багажника Audi – 530 л

У BMW также в распоряжении 530 л

Багажник Mercedes-Benz более вместительный – 540 л

Технические характеристики

Модель	Audi A6	BMW 5 Series	Mercedes-Benz E-Class
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1720	1695	1735
Длина/ширина/высота, мм	4939/1886/1457	4936/1868/1479	4923/1852/1468
Колесная база, мм	2924	2975	2939
Колея передняя/задняя, мм	1630/1617	1605/1630	1619/1619
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	144	140
Объем багажника мин/макс, л	530	530	540
Диаметр разворота, м	11,1	12,1	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1968	1995	1950
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	204 при 3750	190 при 4000	194 при 3800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-3000	400 при 1750-2500	400 при 1400-2800
Топливо/емкость бака, л	Дт/73	Дт/66	Дт/57
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	9-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		
Количество подушек безопасности, шт.	8	7	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R18	225/55 R17	225/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	7,6	7,5
Максимальная скорость, км/ч	246	232	239
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,0	5,8	5,2
загородный цикл	4,4	4,8	4,7
смешанный цикл	4,6	5,3	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 409 375	1 427 800	1 353 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Во вседорожном стиле



Mazda CX-30

Широкая решетка радиатора Mazda CX-30 напоминает улыбку



Mercedes-Benz GLA

Рadiatorная решетка Mercedes-Benz GLA украшена трехлучевой звездой



Subaru XV

Оптика Subaru XV полностью светодиодная

Большинство вседорожников, которые продаются в Украине – довольно компактные модели. Далеко не все нуждаются в больших автомобилях, а вот полный привод и увеличенный клиренс приветствуются. Ряд вседорожных моделей с технической точки зрения очень близки к хетчбэкам С-класса. К таким автомобилям относится новая Mazda CX-30, которую только-только выводят на украинский рынок. Мы решили сравнить ее со схожими моделями – Mercedes-Benz GLA и Subaru XV.

Mazda CX-30 – родственник хетчбэка Mazda 3 и очень схож с ним. Дизайн выдержан в фирменной стилистике Kodo. У автомобиля плавные обводы кузова и длинный капот. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими светодиодными фарами. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты широкими защитными пластиковыми накладками. В отличие от Mazda 3 задние стойки сделали тоненькими. Продолговатые фонари высоко посажены, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Mercedes-Benz GLA – старожил в этой тройке и уже презентована модель второго поколения. Вседорожник очень схож с родственным хетчбэком A-Class, но выглядит более подтянуто и мускулисто. Широкая решетка радиатора украшенная по центру большой трехлучевой звездой. Большие светодиодные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Капот и боковины выполнены рельефными. Защитный пластиковый обвес более скромный, чем у Mazda. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Фонари соединены хромированным молдингом.

Subaru XV – вседорожный собрат Impreza и с виду схож с хетчбэком. У него короткие свесы кузова и большой угол наклона лобового стекла. Радиаторная решетка, разделена хромированной балкой с логотипом марки, а узкие фары являются полностью светодиодными. Передние крылья XV серьезно выражены, а боковины выполнены профилированными. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло прикрыто спойлером, а по бокам кузова установлены Г-образные фонари.

Subaru несколько крупнее соперников – достигает 4465 мм в длину против 4425 мм у Mercedes-Benz и 4395 мм у Mazda. А вот наибольшая колесная база у GLA – 2700 мм тогда, как у XV – 2670 мм, а у CX-30 – 2655 мм. Немецкий автомобиль несколько тяжелее соперников – 1505 кг против 1426 кг у Subaru и 1430 кг – у Mazda.

Салон Mazda CX-30 декорирован кожей, в отделке присутствуют и черные лакированные вставки. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета, а трехспицевый руль небольшой. На приборной панели центральное место занимает дисплей спидометра и бортового компьютера, а вот



У Mazda – выраженный пластиковый обвес



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2700 мм



Subaru немного крупнее соперников, но при этом легче – 1426 кг



Фонари CX-30 высоко посажены



Фонари GLA соединены хромированной накладкой



Заднее стекло XV прикрыто спойлером

тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались обычными циферблатами. Данные и проецируются на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8,8-дюймовым дисплеем. Разместили его высоко – на уровне глаз. Интересно, что он не сенсорный – для навигации в меню предусмотрен джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально расположены. У рулевой колонки Mazda CX-30 широкий диапазон регулировок по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья есть электропривод. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом комфортабельные. Они обогриваются, как и руль, и лобовое стекло. Посадка весьма низкая, как для вседорожника, а водителя и пассажира разделяет высокий центральный тоннель. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

Отделка салона Mercedes-Benz GLA тканевая, а кожей обшиты трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Внутри также довольно много серебристых вставок, имитирующих алюминий. Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивных двигателей. Циферблаты приборов размещены в двух отдельных колодцах, а разделяет их цветной дисплей бортового компьютера. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля в GLA достаточно много и некоторые из них чересчур мелкие. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Сиденья первого ряда обладают неплохой боковой поддержкой и при этом мягкие. Есть и функция подогрева. Посадка в Mercedes-Benz несколько выше, чем у соперников, что способствует хорошей обзорности вперед и по сторонам. А обзор назад ограничивает небольшое стекло.

В салоне Subaru XV присутствует кожа, а пластик разбавлен вставками, имитирующими алюминий и карбон. Подсветка – эмоциональная, ярко-красная, а педали украшены металлическими накладками. Передняя панель выполнена V-образной. Большие спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний монитор служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний 8,0-дюймовый сенсорный дисплей отведен для мультимедийной системы. Благодаря такой компоновке здесь совсем немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Передние кресла широкие и комфортабельные,

но и боковая поддержка у них очень неплохая. Они, как и руль, оснащены подогревом. Тоненькие стойки крыши улучшают обзорность во всех направлениях. Широкий центральный подлокотник прячет бокс внутри.

На втором ряду запас над головой примерно одинаковый во всех трех автомобилях. А вот места для ног Mercedes-Benz несколько больше, чем у соперников. В Subaru салон самый широкий, поэтому троим пассажирам там комфортнее. Багажник наиболее вместительный у CX-30 – 430 л против 421 л у GLA и 385 л у XV. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1406, 1157 и 1200 л, соответственно. Пятая дверь Mazda получила электропривод.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda CX-30 2,0 Executive, Mercedes-Benz GLA220 4Matic и Subaru XV 2,0 i-S EyeSight. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, системой стабилизации, связью Bluetooth, круиз-контролем, 7 подушками безопасности. У Mazda и Subaru также есть камера заднего вида. XV и GLA оснащены системой автоматического торможения. У Subaru есть технология контроля полосы движения, а у Mercedes-Benz – система слежения за усталостью водителя.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми двигателями. Под капотом Mazda CX-3 атмосферный мотор мощностью 150 л. с. при 6000 об/мин. «Четверка» настроена на экономичность, а потому ее характер спокойный и для достижения лучших результатов ее необходимо раскручивать. Пиковые 213 Н·м крутящего момента доступны при высоких 4000 об/мин, хотя мотор довольно тяговитый. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость составляет 193 км/ч. Расход топлива на при этом самый маленький в тройке – 7,3 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном.

Mercedes-Benz оснащен 184-сильным турбомотором и является самым мощным в тройке. Двигатель работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит на «низах». Пик крутящего момента в 300 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Динамика получше, чем у соперников: разгон до 100 км/ч занимает 7,1 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,7 л/100 км, а в загородном – 5,5 л/100 км. Также GLA предлагают с 211-сильной версией этого мотора, а также 2,1-литровыми турбодизелями на 136 и 177 л. с.

Subaru оснащен атмосферной «четверкой», но не рядной, а оппозитной. Двигатель



Показания спидометра в Mazda выведены на дисплей



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



На центральной панели Subaru – сразу два дисплея



В CX-30 сзади довольно просторно



Места над ног сзади в GLA больше, чем у соперников



В XV самый широкий салон

развивает 156 л. с. при 6000 об/мин, а максимальные 196 Н•м крутящего момента достигаются только при 4200 об/мин. Так что его приходится раскручивать, а на «низах» тяги не порой не хватает. Зато двигатель теперь работает довольно тихо и без вибраций, а бесступенчатый вариатор оптимально подбирает обороты. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость – 194 км/ч. Автомобиль расходует 8,6 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км – на трассе. Также у нас предложена 211-сильная версия этого мотора, есть и 2,1-литровые турбодизели на 136 и 177 л. с.

У Mercedes-Benz и Mazda полный привод – подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Преимуществом XV является и высокий (220 мм) дорожный просвет.

Mazda CX-30 отличается неплохой управляемостью и по повадкам схож с хэтчбэком Mazda 3. Разве что из-за повышенного центра тяжести и более длинноходой подвески крены кузова в поворотах чуть больше, но зато и езда комфортнее. Рулевое управление точное, наполнено тяжестью и достаточно информативное. Сцепление с дорогой не вызывает нареканий, да и недостаточная поворачиваемость практически не ощутима. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне тихо.

Mercedes-Benz GLA – самый мягкий и комфортабельный из трех вседорожников. Его длинноходая подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. Ходовая неплохо настроена, поэтому в поворотах автомобиль контролируем и нежелательные движения кузова умеренные. К сцеплению с дорогой вопросов нет, как и к курсовой устойчивости. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи вполне достаточно. На больших скоростях в салоне тихо, а шумы ветра и шин не дают о себе знать.

Subaru XV демонстрирует уверенную управляемость. Система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой у него отличное. Комфорт езды довольно неплохой, но крены кузова в поворотах чуть больше, чем у соперников из-за более высокого центра тяжести. Руль Subaru острый и точный, хотя в околонулевой зоне он не слишком информативен. Шумоизоляция салона неплохая, поэтому даже при 120-130 км/ч внутри тихо.

Subaru XV 2,0 i-S EyeSight привлекает самой низкой ценой в 802 500 гривен. Mazda CX-30 2,0 Executive стоит 859 400 гривен, а его сильными сторонами являются экономичность и богатая комплектация. Mercedes-Benz GLA 220 4Matic несколько дороже соперников – 914 тыс. гривен, а его сильная сторона – динамические характеристики.



Багажник Mazda самый вместительный – 430 л

Объем багажника Mercedes-Benz – 421 л

У Subaru в распоряжении – 385 л

Технические характеристики

Модель	Mazda CX-30	Mercedes-Benz GLA220 4Matic	Subaru XV
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1505	1426
Длина/ширина/высота, мм	4395/1795/1540	4425/1804/1494	4465/1800/1615
Колесная база, мм	2655	2700	2670
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560	1569/1560	1550/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	180	204	220
Объем багажника мин/макс, л	430/1406	421/1235	385/1200
Диаметр разворота, м	11,3	11,8	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1994	1969
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	Оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6000	184 при 5500	156 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	213 при 4000	300 при 1200-4000	196 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/56	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R18	215/60 R17	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4	7,1	10,4
Максимальная скорость, км/ч	193	230	194
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,3	8,7	8,6
загородный цикл	5,3	5,5	6,0
смешанный цикл	6,0	6,6	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	859 400	914 000	802 500
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Поединок городских вседорожников



Peugeot 2008

Широкая решетка радиатора Peugeot 2008 сочетается со светодиодными фарами



Skoda Kamiq

Особенность Skoda Kamiq – «двухэтажная» передняя оптика



Toyota C-HR

Раскосые фары Toyota C-HR растянуты на крылья

Вседорожники являются самыми популярными автомобилями в Украине на данный момент, но далеко не все они продаются с полным приводом. Очень часто жители городов выбирают более доступные переднеприводные модели. У некоторых из них полный привод является недешевой опцией, другим – и вовсе его не предлагают (по крайней мере, пока). К последним относятся новые Peugeot 2008 и Skoda Kamiq, которые выводят на украинский рынок. Одним из их конкурентов станет обновленный Toyota C-HR.

Peugeot 2008 второго поколения преобразился и стал ярче и выразительнее. У вседорожника высокий капот и изогнутая оконная линия. Решетка радиатора увеличена в размерах, крупнее стал и воздухозаборник в бампере. В духе современных Peugeot светодиодные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями в виде следов от когтей, а противотуманки напоминают клыки. Колесные арки слегка раздуты. На крыше увеличен спойлер, а фонари вседорожника высоко посажены.

Kamiq получился наиболее выразительным в современном модельном ряду Skoda. Во внешнем виде преобладают грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой, которая является светодиодной во всех версиях модели. Широкий воздухозаборник в бампере выполнен в виде улыбки. Капот и боковины выполнены профилированными. У задних стоек крыши немалый угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. По краям кузова установлены стреловидные фонари. В лючке бензобака скрыт скребок для льда.

Своей аркообразной формой крыши Toyota C-HR напоминает купе, а усиливают впечатление скрытые в стойках ручки задних дверей. У вседорожника мускулистые расширенные колесные арки, высокая оконная линия и профилированные боковины. Крупные раскосые фары являются светодиодными, а в переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, еще один спойлер расположен у нижней его кромки. Ширину задней части подчеркивают новые изогнутые фонари.

Toyota несколько крупнее соперников – достигает 4390 мм против 4300 мм у Peugeot и 4241 мм у Skoda. А вот колесная база немного больше у Kamiq – 2650 мм тогда, как у C-HR она равна 2640 мм, а у 2008 – 2605 мм. Японский автомобиль также получился ощутимо тяжелее – 1465 кг в том время, как французский вседорожник весит 1205 кг, а чешский – 1277 кг.

Во внутренней отделке Peugeot 2008 предусмотрены накладки «под карбон», можно изменять цвет подсветки, а педали украшены металлическими накладками. Салон, как и у многих новых Peugeot, решен в стилистике i-Cockpit. Обшитое кожей рулевое колесо очень компактное, а приборная панель



Peugeot самый легкий в тройке – 1205 кг



У Skoda колесная база чуть больше, чем у соперников – 2650 мм



Ручки задних дверей Toyota спрятаны в стойках крыши



Фонари 2008 соединены черной вставкой



Пятая дверь Kamiq выполнена рельефной



У C-HR сзади сразу два спойлера

расположена непривычно высоко – на уровне глаз. Она, кстати, цифровая. Оригинальный изогнутый селектор автоматической трансмиссии – еще одна необычная черта современных Peugeot. Наклоненная центральная панель увенчана повернутым к водителю 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Ниже находится небольшая ниша с беспроводной зарядкой для смартфона. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Спортивные сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. Предусмотрен и подогрев. Посадка за рулем довольно высокая, что улучшает обзорность. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

В салоне Skoda Kamiq заметно влияние родственного хэтчбека Scala: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. К компактной центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Помимо 6-литрового перчаточного ящика и ниш в дверях есть отсек для зонта в двери и карманы в спинках передних кресел. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Есть и подогрев. Под креслом водителя есть специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

Салон Toyota выглядит очень неординарно. Пластик в отделке имитирует поверхность алмаза, а через переднюю панель и дверные карты проходит синяя светодиодная полоса. Присутствуют и многочисленные черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое и обшито кожей. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового компьютера. Ассиметричная центральная панель сверху увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком тесно сгруппированы, а некоторые из них – довольно мелкие. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок по высоте. Сиденья мягкие и обладают неплохой поддержкой в районе поясницы. Они обгреваются, как и руль. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Обзорность назад не очень хорошая

из-за маленького стекла.

На втором ряду больше всего места для ног в Kamiq, да и салон самый широкий. В 2008 самый большой запас пространства над головой, а вот в C-HR он довольно скромный. Peugeot обладает самым вместительным багажником – 434 л против 400 л у Skoda и всего 297 л – у Toyota. Со сложенными задними сиденьями получается 1467, 1395 и 720 л, соответственно.

Для сравнения выбраны примерно одинаковые по цене версии моделей – Peugeot 2008 1,2 GT-Line, Skoda Kamiq 1,5 TSI Style Toyota C-HR 1,2 Style. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, парктроником, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Peugeot и Toyota также получили камеру заднего вида, системы автоматического торможения, контроля разметки и усталости водителя. У 2008 также есть парковочный автопилот, а у C-HR – технология распознавания дорожных знаков. У японского автомобиля – 7 подушек безопасности, у французского – 6, а у чешского – 4.

Все три вседорожника оснащены бензиновыми турбомоторами. Peugeot 2008 оснащен 1,2-литровым трехцилиндровым двигателем мощностью 155 л. с. Пиковые 240 Н·м крутящего момента достигаются с 1750 об/мин. Мотор работает довольно тихо, но вибрации все же ощутимы. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Динамика у 2008 лучше, чем у соперников: разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость составляет 208 км/ч. При этом вседорожник самый экономичный – 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. В Украине также предлагают 130-сильную версию этого мотора и 1,5-литровый турбодизель на 130 л. с.

«Четверка» Skoda Kamiq объемом 1,5 л развивает 150 л. с. Ее максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1500-3500 об/мин. Мотор достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, а еще работает тихо и весьма плавно. Он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Skoda разгоняется до 100 км/ч за 8,4 с, а максимальная скорость составляет 213 км/ч. При этом он является самым экономичным в этой тройке: 6,4 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на трассе. У нас для Kamiq также доступен 1,6-литровый 115-сильный турбодизель.

Toyota C-HR оснащен 1,2-литровым четырехцилиндровым турбомотором объемом 1,2 л. Мощность поменьше, чем у соперников – 116 л. с. при 5200 об/мин. Да и тяги не так много: максимальный крутящий момент в 185 Н·м доступен при очень низких 1500 об/мин. Двигатель обладает весьма резвым харак-



Показания приборов Peugeot выведены на дисплей



К центральной панели Skoda крепится сенсорный экран



Центральная панель Toyota – ассиметричная



В Peugeot больше всего места над головой



Салон Kamiq самый широкий



Запас над головой в C-HR небольшой

тером и быстро набирает обороты. «Четверка» работает довольно плавно, хотя и громкая. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо настроен и подбирает как можно более низкие обороты двигателя. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с и развивает 180 км/ч. При этом и расход топлива самый большой в тройке – 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км на шоссе. На украинском рынке также предложены гибридные версии C-HR мощностью 122 и 184 л. с.

Из трех автомобилей полным приводом за доплату можно оснастить только Toyota. У Peugeot предусмотрена вседорожная система контроля сцепления Grip Control. Клиренс автомобилей небольшой – 182 мм у Kamiq, 174 мм у 2008 и только 154 мм у C-HR.

Ходовая Peugeot 2008 более ориентирована на комфорт, хотя версия в версии GT-Line с низкопрофильной 18-дюймовой резиной езда более упругая. Впрочем, подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. Правда, и крены кузова ощутимы, хотя они меньше, чем у предшественника. Вседорожник отлично маневрирует на малых скоростях, хотя его рулевое управление слишком легкое и не очень информативное. Зато у вседорожника неплохая шумоизоляция и в салоне довольно тихо на больших скоростях.

Skoda Kamiq демонстрирует неплохую управляемость. Рулевое управление точное, хотя и слишком легкое. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска неплохо справляется с неровностями. Можно выбрать спортивный пакет с более жесткими пружинами, адаптивными амортизаторами и заниженным клиренсом. В этом случае довольно упругая, но зато вседорожник на удивление мало кренится в поворотах. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию: на больших скоростях слышен разве что ветер в районе зеркал заднего вида.

Toyota самый комфортный из трех вседорожников. Его подвеска легко поглощает дорожные неровности и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены кузова в поворотах относительно небольшие благодаря невысокому центру тяжести. Рулевое управление точное и довольно информативное. На извилистых дорогах C-HR ведет себя не хуже хэтчбэков C-класса. Правда, и клиренс у него. Шумоизоляция салона весьма неплохая, хотя ветер и шины на больших скоростях все же слышны.

Peugeot 2008 1,2 GT-Line самый доступный в тройке – 699 100 гривен. Также он привлекает экономичностью и вместительным багажником. Toyota C-HR 1,2 Style стоит 717 900 гривен и отличается богатым оснащением. Цена Skoda Kamiq 1,5 TSI Style – 720 700 гривен, а его сильные стороны – вместительный салон и хорошая управляемость.



Багажник 2008 самый большой – 434 л

У Skoda в распоряжении 400 л

Объем багажника Toyota – 297 л

Технические характеристики

Модель	Peugeot 2008	Skoda Kamiq	Toyota C-HR
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1205	1277	1465
Длина/ширина/высота, мм	4300/1770/1530	4241/1793/1553	4360/1795/1570
Колесная база, мм	2605	2650	2640
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1534/1512	1570/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	174	182	154
Объем багажника мин/макс, л	434/1467	400/1395	297/720
Диаметр разворота, м	10,4	10,8	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1498	1197
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	155 при 5500	150 при 5000	116 при 5200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1750	250 при 1500-3500	185 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/40	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/60 R17	205/55 R16	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	8,4	11,1
Максимальная скорость, км/ч	208	213	185
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,8	6,4	8,0
загородный цикл	4,5	4,3	5,7
смешанный цикл	5,0	5,1	6,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	699 100	720 700	717 900
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Стильные и практичные



Audi Q3 Sportback

Широкая решетка радиатора – фирменная черта Audi Q3 Sportback



BMW X2

Продолговатые фары и высокий капот выделяют новый BMW X2



Jaguar E-Pace

«Пасть» радиаторной решетки Jaguar E-Pace сочетается с раскосыми фарами

Еще 15 лет назад вседорожные купе были в диковинку, а теперь этот сегмент разросся и стал широким и разнообразным. Наряду с дорогими моделями вроде BMW X6 в нем присутствуют и более доступные. Не так давно в Украине появился новый Audi Q3 Sportback. Его прямыми конкурентами являются BMW X2 и Jaguar E-Pace.

Новый Audi Q3 Sportback отличается от стандартного вседорожника Q3, прежде всего, аркообразной линией крыши и слегка приподнятой задней частью. У него широкая решетка радиатора, а в переднем бампере добавлены воздухозаборники. Стреловидные фары являются светодиодными. Автомобиль также привлекает расширенными крыльями и высокой оконной линией. На рельефной пятой двери – сразу два спойлера: у основания заднего стекла и на верхней его кромке. Расширенные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями.

BMW X2 позиционируют, как более компактную и молодежную альтернативу вседорожнику X1. Он не настолько «купеобразный», как соперники и по дизайну немного похож на приподнятый хэтчбек BMW 1 Series. У него атлетичный профиль с небольшими свесами кузова, высокими капотом и оконной линией. Разделенная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Колесные арки серьезно расширены, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а серьезно выраженные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Jaguar E-Pace – типичное вседорожное купе, что заметно по покато́й крыше, клиновидной оконной линии и коротким свесам кузова. При взгляде в анфас понятно, что перед нами именно Jaguar: обращают на себя внимание широкая «пасть» решетки радиатора и раскосые светодиодные фары. В переднем бампере заметны немаленькие воздухозаборники, сохранены и фирменные отверстия в боковинах. У вседорожника серьезно расширены задние крылья, а подчеркивают их узкие фонари. Наклоненное на большой угол заднее стекло прикрыто большим спойлером.

При длине в 4500 мм Audi немного крупнее, чем Jaguar (4395 мм) и BMW (4360 мм). А вот колесная база у трех вседорожников примерно одинаковая – 2670 мм у X2 и 2681 мм у E-Pace и Q3 Sportback. Британский автомобиль самый тяжелый в тройке – весит 1757 кг. Масса BMW – 1615 кг, а Audi – 1695 кг.

Отделку салона Audi Q3 Sportback разбавляют серебристые и лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Приборной панелью служит 10,25-дюймовый дисплей. На него могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной си-



Audi самый крупный – 4500 мм



BMW компактнее соперников – 4360 мм



Jaguar самый тяжелый в тройке – 1757 кг



На пятой двери Q3 Sportback – два спойлера



Расширенные плечи X2 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Заднее стекло E-Рэсе прикрито спойлером

стемы. Компактная центральная панель Q3 Sportback немного повернута к водителю. На ней установлен 8,8-дюймовый 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. Кресла первого ряда комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев. Центральный подлокотник прячет увеличенный бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за приподнятой «кормы».

Внутри BMW X2 преобладают горизонтальные линии, а в отделке много вставок «под алюминий». Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Приборы украшены серебристыми ободками и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная панель X2 повернута к водителю. На ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они разделены друг от друга и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла довольно упругие, но обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрен и подогрев. Посадка ниже, чем у соперников, от чего страдает обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

Салон Jaguar E-Рэсе декорирован кожей, присутствуют и алюминиевые накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен немаленький 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кнопок здесь немного, а большие переключатели блока климат-контроля снабжены мониторчиками, отображающими выбранную температуру. У E-Рэсе вместительный 10-литровый перчаточный ящик. Посадка за рулем не очень высокая, хотя выше, чем в X2. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок, а передние сиденья получили электропривод. Они мягкие и неплохо удерживают спину. Водителя и пассажира разделяет широкий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет отсек для мелкой посуды. Обзор назад ограничен из-за узкого стекла.

На втором ряду места для ног и над го-

ловой в BMW больше, чем у конкурентов. А вот салон самый широкий у Jaguar. Зато у задних сидений Audi есть горизонтальная регулировка и регулируется угол наклона спинок. У E-Pace самый вместительный багажник – 577 л против 530 л у Q3 Sportback и 470 л – у X2. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1234, 1400 и 1355 л, соответственно. Пятая дверь BMW оснащена электроприводом.

В сравнении участвуют версии моделей схожей стоимости – Audi Q3 Sportback 40TFSI S line, BMW X2 xDrive20i, Jaguar E-Pace P200 S. 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. Jaguar получил круиз-контроль, а два других автомобиля – кондиционер. У BMW и Jaguar также есть камера заднего вида, а E-Pace также получил спутниковую навигацию и Wi-Fi. Кроме того, у него 7 подушек безопасности, а у соперников – по 6. Q3 Sportback и E-Pace оснащены системой автоматического торможения, а у британского авто также есть технологии контроля разметки и распознавания дорожных знаков.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами. Двигатель Audi Q3 Sportback развивает 190 л. с. У него почти нет турбопаузы, а пиковые 320 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Мотор резвый, но при этом плавный, а его звук приятный. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает молниеносно быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с, а его максимальная скорость – 220 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном. Q3 Sportback у нас также доступен с 1,5-литровым 150-сильным турбомотором.

BMW X2 получил «четверку» с турбонаддувом мощностью 192 л. с. Максимальный крутящий момент у нее поменьше, чем у моторов соперников – 280 Н·м, но зато он доступен уже с 1350 об/мин, поэтому тяги у нее вполне достаточно. У мотора спокойный характер и работает он без вибраций, а 8-ступенчатый «автомат» быстрый и плавный. Динамика такая же, как у Audi – 7,4 с до 100 км/ч и максимальные 224 км/ч. В городе расход топлива составляет 8,6 л/100 км, а на шоссе – 6,3 л/100 км. Также для BMW в Украине предложены 1,5-литровый 140-сильный турбомотор и 2,0-литровые турбодизели мощностью 190 и 231 л. с.

Двигатель Jaguar чуть мощнее, чем у соперников – 200 л. с. при 5500 об/мин. Крутящий момент в 340 Н·м доступен в широком диапазоне 1500-4500 об/мин. Мотор работает довольно тихо. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия плавная,



Показания приборов Audi выведены на дисплей



Центральная панель BMW повернута к водителю



Приборы Jaguar помещены в отдельные колодцы



Задние сиденья Q3 Sportback оснащены горизонтальной регулировкой



У X2 сзади комфортнее двоим пассажирам



Места для ног сзади в E-Pace меньше, чем у соперников

но не самая быстрая, от чего страдает динамика. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с и развивает 216 км/ч. «Аппетит» британского вседорожника больше, чем у соперников – 9,7 л/100 км в городе и 7,0 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.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Дорожный просвет E-Pace самый большой – 204 мм против 182 мм у X2 и 170 мм – у Q3 Sportback. У Jaguar также есть система помощи на крутом спуске и технология Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия.

Audi Q3 Sportback неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от угла поворота. Хотя немного больше обратной силы ему не помешало бы. Система векторизации тяги, уменьшает недостаточную поворачиваемость. Езда довольно упругая, ведь в версии S line спортивная подвеска. Но зато Q3 Sportback мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. В салоне довольно тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

У BMW X2 в приоритете управляемость. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость у него не слишком проявляется. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, но не самый информативный. Центр тяжести у вседорожника низкий, а подвеску сделали достаточно жесткой. Зато управляемость – почти на уровне хэтчбеков и крены кузова в поворотах очень небольшие. Да и диаметр развота самый маленький – 11,3 м против 11,5 м у E-Pace и 11,8 м у Q3 Sportback. Шумоизоляция салона неплохая, но на больших скоростях шины все же слышны.

Jaguar E-Pace более комфортабельный, чем два других вседорожника. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются. При этом кренится E-Pace не очень сильно благодаря тому, что в задней подвеске предусмотрен интегральный рычаг. У вседорожника неплохо настроен руль – он точный, острый и приятно наполнен тяжестью. Широкая колея способствует уверенному поведению в поворотах, хорошее и сцепление с дорогой. Также у вседорожника неплохая шумоизоляция и в салоне весьма тихо.

BMW X2 xDrive20i самый доступный в этой тройке – 1 018 500 гривен. Он также привлекает экономичностью. Audi Q3 Sportback 40TFSI S line стоит 1 160 500 гривен и отличается экономичностью. Jaguar E-Pace P200 S дороже – 1 224 800 гривен, но у него самое богатое оснащение и вместительный багажник.



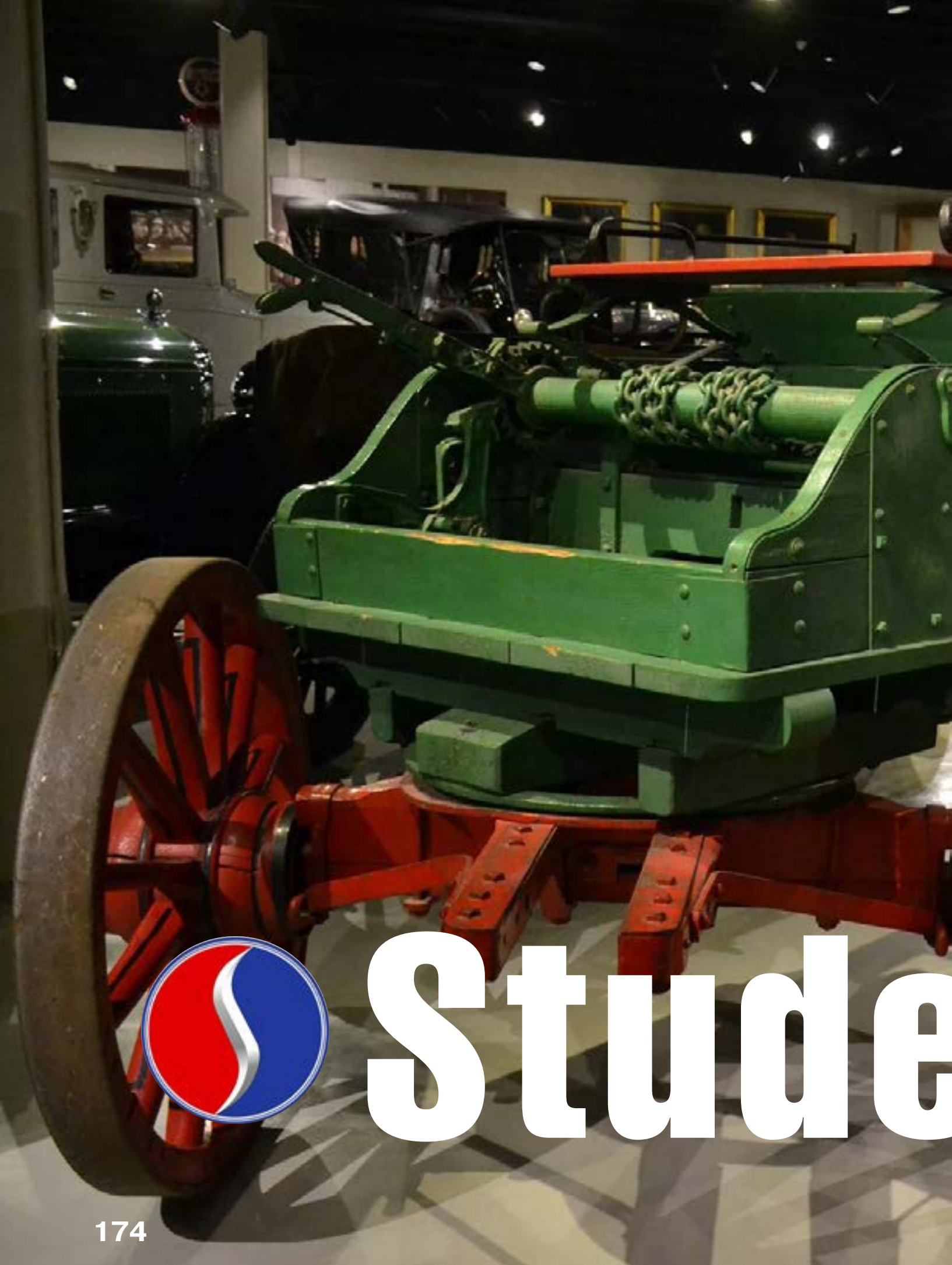
Объем багажника Audi – 530 л

У BMW в распоряжении – 470 л

Багажник Jaguar самый вместительный – 577 л

Технические характеристики

Модель	Audi Q3 Sportback	BMW X2	Jaguar E-Pace
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1695	1615	1757
Длина/ширина/высота, мм	4500/1843/1567	4360/1824/1526	4395/1984/1649
Колесная база, мм	2681	2670	2681
Колея передняя/задняя, мм	1584/1576	1563/1562	1625/1624
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	182	204
Объем багажника мин/макс, л	530/1400	470/1355	577/1234
Диаметр разворота, м	11,8	11,3	11,5
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1998	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 5500	192 при 5000	200 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1500-4100	280 при 1350-4600	340 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Аи-95/61	Аи-95/68
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	9-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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R18	225/55 R17	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	7,4	8,2
Максимальная скорость, км/ч	220	224	216
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,4	7,7	9,7
загородный цикл	6,4	5,4	7,0
смешанный цикл	7,5	6,2	8,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 160 500	1 018 500	1 224 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Stude

ОТ ПОВОЗОК ДО СПОРТКУПЕ

Studebaker

Гужевая повозка Studebaker

В наших краях (да и в Европе) марка Studebaker известна, прежде всего, как производитель грузовиков времен Второй мировой. Конечно, оборонные заказы всегда считались приоритетом для американской компании. Хотя и «на гражданке» эта фирма тоже прославилась, а еще у нее была широкая линейка легковых моделей.

История Studebaker началась почти 170 лет назад. Основали фирму эмигранты с Голландии братья Генри и Клемент Студебекеры 16 февраля 1852 года. И поначалу на своем предприятии в городе Саут-Бенд (штат Огайо) они строили повозки. Да такие хорошие, что их начали заказывать даже военные. С этого момента начинается долгое сотрудничество Studebaker с армией США. Сам генерал Грант (впоследствии – президент Штатов) отметил, что продукция братьев Студебеккеров помогла северянам выиграть Гражданскую войну 1861-1865 годов.

Простые по конструкции и фактически неубиваемые телеги пользовались огромнейшим спросом и в мирное время. Так, в одном лишь 1887 году предприятие произвело 75 тыс. повозок и заработало 2 млн. долларов чистой прибыли.

Но эпоха гужевого транспорта уже подходила к концу. На смену телегам пришел автомобиль. Studebaker шел в ногу со временем и уже в 1902 году выпустил первый моторный экипаж Runabout. Причем, не какой-нибудь, а с электромотором! Двигатель на батареях работал очень тихо и позволял развить неплохие по тем временам 21 км/ч. Сам Томас Эдисон, изобретатель лампочки, одним из первых купил Runabout.



Электромобиль Studebaker



Studebaker VCC 1904 года



Studebaker-Garford G-30 1906 года

Через два года появился и первый бензиновый автомобиль Studebaker с 4-сильным мотором. Затем компания наладила производство более совершенных машин совместно с фирмой Garford. Лучшим из них стал четырехцилиндровый G-30. С 1910 года появились и модели полностью собственной разработки, причем три года спустя их начали оснащать шестицилиндровыми двигателями. Но параллельно вплоть до 1918 года выпускались и повозки.

Первая мировая война опять принесла большую прибыль для предприятия из Огайо, ведь оно опять стало официальным поставщиком американской армии. Studebaker изготавливал грузовики, кареты «скорой помощи», бензовозы – всего собрали 100 тыс. машин. На базе некоторых шасси даже строили броневики с пулеметным вооружением. Несколько таких машин даже попали в войска Украинской Народной Республики.

В 1918 году начался новый этап в истории

марки. И не только потому, что наконец-то прекратили выпускать телеги. Дело в том, что в производство запустили целое новое «семейство» моделей. Оно включало бюджетный Light Four с 40-сильной «четверкой», а также шестицилиндровые Standard Six, Special Six и Big Six. Последний получил 5,8-литровый 60-сильный мотор и стал новым флагманом марки. На испытаниях один из Studebaker Big Six проехал свыше 760 тыс. км за четыре года. Постепенно



Studebaker Six 1917 года



**Броневик «Гайдамака» Армии УНР
на базе Studebaker-Garford, 1918 год**



Studebaker Big Six 1920 года



Studebaker Standard Six 1925 года



Erskine 1927 года

мощность «шестерки» подняли до 75 л. с., что позволило развивать 130 км/ч.

За счет заработанных в Первую мировую денег Studebaker в 20-х начал активно расширять производство. Появились новые заводы в Детройте и канадском Онтарио и ежегодно выпускали до 180 тыс. машин. Серьезно расширили палитру кузовов и цветов автомобилей.

В 1927 году весь модельный ряд марки

радикально обновили. Так, Standard Six переименовали в Dictator, Special Six – в Commander, а дорогой Big Six – в President. Первые две модели получили 70-сильный шестицилиндровый мотор, а флагман – 100-сильный. С 1928 года для этих Commander и President стала доступна и новая рядная «восьмерка» объемом 5,1 л и мощностью 115 л. с. Кстати, оснащенный этим мотором Commander преодолел путь из Нью-Йорка

в Сан-Франциско за три с половиной дня.

Конечно, одними лишь дорогими моделями не обойтись, а потому вскоре у Studebaker появилась более доступная марка Erskine, названную в честь тогдашнего президента компании Альберта Эрскина. Самый маленький американский автомобиль своего времени весом всего 1100 кг оснастили 4-цилиндровыми моторами: 2,4-литровым (34 л.с.) и 2,6-литровым 45-сильным. Более



**Studebaker Commander проехал из Нью-Йорка
в Сан-Франциско за три с половиной дня**



Studebaker Commander 1928 года



Studebaker President 1928 года



Studebaker Dictator 1930 года



Studebaker President 1933 года



Studebaker Dictator Roadster 1935 года

мощная версия появилась в 1928 году и позволяла достичь 90 км/ч, расходуя при этом всего 12 л на 100 км.

А на вершине империи Studebaker находилась марка Pierce Arrow, приобретенная в 1925 году. Ее модели – эксклюзив, ведь, например, обтекаемых лимузинов Silver Arrow со 175-сильным V12 произвели целых пять. Стоили они дороже Cadillac и Packard. Но именно из-за таких дорогостоящих

«игрушек» компания чуть не обанкротилась во время Великой депрессии. Спасли концерн оборонные заказы, но Pierce Arrow и Erskine пришлось закрыть.

В середине 30-х Studebaker начали активно внедрять аэродинамический дизайн. Так, появились обтекаемые седаны President Land Cruiser и даже коммерческие пикапы выглядели ярко и современно.

В конце 30-х на Studebaker начал работать

известный французский дизайнер Раймонд Лоуи. Его неординарный обтекаемый стиль впервые проявился моделях начиная 1938 года. Он не боялся смелых и нестандартных решений и на протяжении нескольких десятилетий определял стиль марки.

Во время Второй мировой войны производство легковых моделей свернули, но одними грузовиками дело не обошлось. Компания строила двигатели для бомбар-



Роскошный Pierce-Arrow Silver Arrow 1934 года



Studebaker President Land Cruiser 1935 года



Studebaker Commander Six 1938 года



Обтекаемый пикап Studebaker L5 Coupe-Express 1939 года



Studebaker Champion 1940 года

дировщиков В-17 и амфибии М-29. Но все же главной продукцией стали трехосные Studebaker US-6. Именно их и поставляли по ленд-лизу в СССР.

В советской армии у US-6 не было конкурентов, ведь он был полноприводным и перевозил до 5 тонн груза. Многие экземпляры оснащались механическими лебедками. А 6-цилиндровый мотор мощностью 95 л.с. позволял развивать 70 км/ч и был

неприхотлив к топливу и маслу.

Вообще, о надежности грузовых Studebaker ходили легенды, да и проходимость оказалась выше всяких похвал. Они не только транспортировали солдат и буксировали легкую артиллерию. Именно на Studebaker US-6 монтировали знаменитые системы залпового огня БМ-13 «Катюша». Правда, в советском кино о войне их заменили на ЗИС-6, дабы не «рекламировать» американ-

скую технику.

С 1946 года Studebaker возобновил выпуск старых довоенных легковых авто, однако уже год спустя Раймонд Лоуи презентовал новое «семейство» моделей. А в 1950 году он удивил революционными Champion и Commander Starlight. Их передняя часть напоминала «нос» боевого истребителя, а заднее стекло выполнили панорамным.

Поначалу предложили 100-сильную «ше-



Studebaker Commander 1941 года



Studebaker President 1941 года



Большинство «Катюш» устанавливали именно на Studebaker



Studebaker Commander 1947 года



Studebaker Commander Starlight 1950 года



Элегантное купе Studebaker Commander 1953 года

стерку», но уже в следующем году появился новый 3,8-литровый V8 мощностью 120 л.с. Commander Starlight разогнался до 100 км/ч за 13 с и достигал 140 км/ч. Studebaker стоил немного дороже, чем аналогичные модели Ford или Chevrolet, но благодаря необычному дизайну мог с ними конкурировать. Кроме того, среди опций предлагалась автоматическая коробка передач.

В 1953 году Лоуи создал еще более впечатляющий Commander. Элегантный, утонченный внешний вид автомобиля напоминал дорогие европейские спорткупе. Хотя

двигатель остался прежним, а потому максимальная скорость составила всего 150 км/ч. Тем не менее, спрос на купе превысил предложение, завод просто не был в состоянии выпустить нужное количество авто. Да и качество изготовления «хромало», особенно антикоррозийная обработка. Несмотря на то, что через год мощность возросла до 140 сил, покупателей поубавилось.

В 1955 году появились более мощные и стильные Chrysler 300 и Chevrolet Bel Air. В Studebaker ответили обновлением Commander, но перестарались с хромом и испортили

изящный дизайн. Компания начала нести убытки и оказалась на грани банкротства.

Спасло компанию слияние с Packard в 1957 году. Финансовое влияние позволили создать купе Golden Hawk – модификацию Commander с компрессорным 275-сильным V8. Автомобиль показал неплохую динамику: разогнался до 100 км/ч за 8,5 с и развивал 210 км/ч.

Однако не дорогой Golden Hawk, а доступный Lark помог Studebaker выйти из кризиса. Компактный автомобиль в 1959 году нашел 120 тыс. покупателей. На выбор



Studebaker President 1955 года



Studebaker Golden Hawk 1957 года



Studebaker Lark 1959 года



Studebaker Avanti 1962 года



Studebaker Lark Daytona 1963 года с компрессорным мотором

предлагали 2,8-литровую «шестерку» и 4,2-литровый V8.

Позже появилась мелкосерийная мелкими сериями производилась «заряженная» модификация Daytona. Компрессор поднял мощность до 335 сил, что позволило разогнаться до 100 км/ч за 6 с и развивать 240 км/ч. Этот же мотор и дисковые тормоза в 1962 году поставили и на флагманский Studebaker Gran Turismo Hawk. Кстати, именно Lark

Daytona и Gran Turismo Hawk впервые в США оснастили дисковыми тормозами.

Экономические проблемы продолжали преследовать Studebaker и в 1964 году головное предприятие в Саут-Бенде остановилось. Тогда только-только началось производство нового творения Лоуи под названием Avanti. Купе отличалось авангардным дизайном, а 240-сильный V8 обеспечивал неплохую динамику. Всего собрали

5700 автомобилей. Позже лицензию на это купе перекупил один канадский завод и мелкими сериями выпускал его с моторами Chevrolet вплоть до 90-х.

В Канаде производство Studebaker продержалось до 1966 года, после чего компанию окончательно ликвидировали. Хотя знаменитая марка не существует уже более полувека, но ее помнят благодаря надежным грузовикам и стильным легковым моделям.



Studebaker Gran Turismo Hawk 1964 года

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

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.