

Тест-Драйв

ИЮНЬ 2020



Koenigsegg RAW • Borgward BX3 • Mercedes-AMG E53 • Geely Hao Yue • Lamborghini Huracan Evo RWD Spyder • Kia Mohave • Volkswagen Tayron X
• Nissan Kicks • Porsche 911 Targa • Toyota Sienna • Acura TLX • Nissan GT-R50 • Toyota Venza • Volkswagen Nivus • Cadillac CT4 • Skoda Octavia
• Mercedes-AMG CLA45 • Opel Corsa-e • Audi RS4 Avant • Mini John Cooper Works GP • Volkswagen Golf GTI • Cadillac CT5-V • Mercedes-Benz GLA
• Porsche 911 Turbo S • Mazda 6 • Opel Insignia • Toyota Camry • Hyundai Kona • Jeep Renegade • Mazda CX-3 • DS3 Crossback • Ford EcoSport •
Seat Arona • Ford Fiesta • Opel Corsa • Skoda Fabia

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
KOENIGSEGG RAW:**
чистокровный спортсмен



8

**Премьера
BORGWARD BX3:**
немецко-китайский продукт



14

**Премьера
MERCEDES-AMG E53:**
модернизация



18

**Премьера
GEELY HAO YUE:**
новый флагман для большой семьи



22

**Премьера
LAMBORGHINI HURACAN EVO RWD SPYDER:**
обновление с прибавкой в мощности



26

**Премьера
KIA MONAVE:**
смена поколений



30

**Премьера
VOLKSWAGEN TAYRON X:**
стильный и молодежный



34

**Премьера
NISSAN KICKS:**
модернизация



38

**Премьера
PORSCHE 911 TARGA:**
пополнение в линейке



42

**Премьера
TOYOTA SIENNA:**
для большой семьи



46

**Премьера
ACURA TLX:**
повышение в классе



52

**Премьера
NISSAN GT-R50:**
японский самурай в итальянском костюме



58

**Премьера
TOYOTA VENZA:**
возвращение



66

**Премьера
VOLKSWAGEN NIVUS:**
стильный и недорогой



72

Дебютант
CADILLAC CT4:
доступный спорт-седан



78

Дебютант
SKODA OCTAVIA:
новый уровень



86

Дебютант
MERCEDES-AMG CLA45:
элегантный и быстрый



94

Дебютант
OPEL CORSA-E:
новый этап



100

Дебютант
AUDI RS4 AVANT:
универсал с характером



108

Дебютант
MINI JOHN COOPER WORKS GP:
самый быстрый в истории



116

Дебютант
VOLKSWAGEN GOLF GTI:
смена поколений



122

Дебютант
CADILLAC CT5-V:
спорт-седан по-американски



128

Дебютант
MERCEDES-BENZ GLA:
вторая глава



136

Дебютант
PORSCHE 911 TURBO S:
новое поколение к юбилею



144

Сравнительный тест-драйв
MAZDA 6, OPEL INSIGNIA И TOYOTA CAMRY:
разнообразный D-класс



150

Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI KONA, JEEP RENEGADE И MAZDA CX-3: сравнение компактных вседорожников



156

Сравнительный тест-драйв
DS3 CROSSBACK, FORD ECOSPORT, SEAT ARONA: компактные вседорожники для города



162

Сравнительный тест-драйв
FORD FIESTA, OPEL CORSA И SKODA FABIA:
современный B-класс



168

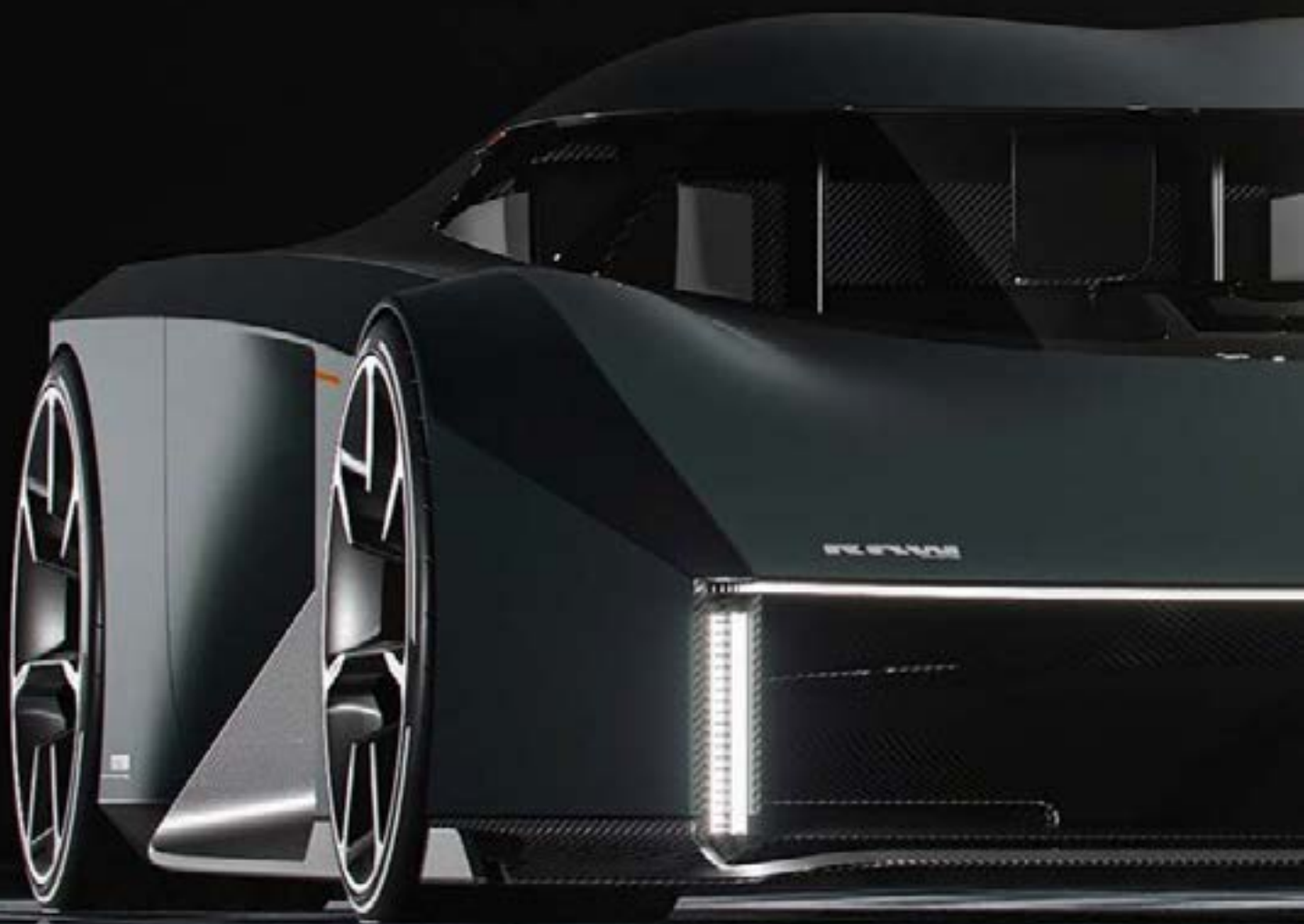
Страницы истории
SEAT:
автомобили с южным характером

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.

Koenigse

ЧИСТОК



gg RAW

ровный спортсмен





Шведская марка Koenigsegg специализируется на эксклюзивном, штучном продукте. Количество выпущенных автомобилей исчисляется даже не сотнями, а десятками в год. Впрочем, в скором будущем ситуация немного изменится – в производство поступит более массовый Koenigsegg Gemera. Рассматривается возможность и создания менее дорогой начальной модели, а предваряет ее концепт-кар Koenigsegg RAW.

Koenigsegg RAW разработал молодой стилист Эса Мустонен и по меркам шведской марки он выглядит очень необычно. Угловатый дизайн с клиновидным профилем выдержан в духе 70-х годов. Тоненькие фары

и фонари растянуты на всю ширину кузова. Лобовое стекло выполнено панорамным, а сдвижная крыша дополнена двумя оригинальными наплывами. Двери RAW поднимаются по «гильотинному» принципу, но открываются назад.

Купе позиционируют, как легкую модель для трека. В его основе лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные детали. Автомобиль весит всего 700 кг.

В отделке салона Koenigsegg RAW преобладает голый карбон. Руль приплюснут сверху и снизу, как в гоночных болидах. На передней панели установлены три дисплея. Интересно, что автомобиль трехместный:

водитель сидит по центру, а пассажиры по бокам – как в легендарном McLaren F1.

Двигатель позаимствовали у Koenigsegg Gemera. Этот 2,0-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор не имеет распредвалов – их заменяет инновационный электромагнитный привод клапанов. Мощность составляет 700 л. с., то есть 1 л. с. приходится на 1 кг массы. Если большинство Koenigsegg нацелены на максимальную скорость, то RAW ставит на первое место управляемость и создан для гоночного трека.

Пока Koenigsegg RAW остается концепт-каром. Серийная модель может дебютировать в ближайшие несколько лет.





Borgw

HEME



ward BX3

ецко-китайский продукт









Немецкая марка Borgward выпускала автомобили с 30-х, однако в 1961 году она прекратила свое существование. Впрочем, не так давно знаменитое имя возродил китайский концерн BAIC и она уже представила несколько моделей. Теперь модельный ряд пополнил новый Borgward BX3.

Borgward BX3 – компактный вседорожник длиной 4410 мм в длину, 1830 мм в ширину и 1670 мм в высоту. В его внешнем виде преобладают грани. Оконная линия довольно высокая, а крыша слегка покатая. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается со слегка раскосыми светодиодными фарами. У автомобиля расширены крылья и изогнутые линии на боковинах. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари высоко посажены.

В отделке салона использована кожа с контрастными швами. Показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей, а к центральной панели сверху крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

У Borgward BX3 весьма богатая комплектация. В самой дорогой версии есть система доступа в салон со смартфона, электроприводы сидений и пятой двери, камеры кругового обзора. Также предусмотрены системы автоматического торможения, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Вседорожник оснащен 1,4-литровым бензиновым турбомотором мощностью 150 л. с. В паре с ним работает 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а привод может быть передним или полным. Позже линейку расширит электрическая версия.

На первых порах Borgward BX3 будут выпускать в Китае, но ведутся переговоры об открытии предприятия в немецком Бремене. Стоимость вседорожника составляет от 13 700 до 18 500 долларов.





Mercedes-A



MG E53

модернизация





За последние годы перечень заряженных версий от Mercedes-AMG существенно увеличился. В спортивной линейке немецкой марки уже есть даже гибриды. Один из них – представленный недавно обновленный Mercedes-AMG E53.

Под капотом Mercedes-AMG E53 прячется 3,0-литровая бензиновая «шестерка» с турбиной и электрическим компрессором. Она развивает 435 л. с. и 520 Н·м и работает в паре с небольшим электромотором на 22 л. с. и 250 Н·м. С 9-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 270 км/ч.

Заряженные седан и универсал Mercedes-Benz получили полный привод с особым заднеприводным режимом для любителей заноса. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска. Установлены и новые тормозные диски диаметром 370 мм спереди и 360 мм сзади.

Новый Mercedes-AMG E53 легко отличить от стандартного обновленного E-Class по «пасти» решетки радиатора с большой трехлучевой звездой. Также у автомобиля увеличен передний воздухозаборник, а капот более выпуклый. Стандартными являются светодиодные фары и 19-дюймовые легкосплавные диски. На крышке багажника установлен небольшой спойлер, а из

заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В отделке салона использованы алюминий и кожа с контрастными швами, а за доплату предложены карбоновые вставки. У Mercedes-AMG E53 новый спортивный руль со скошенным снизу ободом и особая графика цифровой панели приборов и мультимедийной системы. На центральной панели обновлены переключатели, а вот циферблат часов пропал. Конечно же, установлены и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Mercedes-AMG E53 уже продается в Европе и там стоит от 81 тыс. евро. Вскоре обновление пройдет и более мощный вариант E63.





Новый флагман для



Geely New

ия большой семьи



ао Y ue



Китайские автопроизводители совершили немалый прогресс за последнее десятилетие. Качество растет, безопасность повышается, внедряются и новые технологии. Осваиваются и новые сегменты: так в Geely представили нового флагмана – большой вседорожник Hao Yue.

Как и многие современные Geely, Hao Yue построен на платформе CMA, позаимствованной у Volvo XC40 (шведская марка принадлежит китайскому концерну). Это самая крупная модель в истории марки: ее длина равна 4835 мм, ширина – 1900 мм, высота – 1780 мм, а колесная база – 2815 мм.

У Geely Hao Yue самобытный солидный дизайн с толстыми вертикальными задними стойками крыши и высокой оконной линией.

Решетка радиатора в виде улыбки сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Крупные фары светодиодные в базовой версии и матричные – в более дорогой. У автомобиля высокий рельефный капот и мускулистые расширенные крылья. Тоненькие фонари соединены серебристой накладкой.

Внутреннюю отделку разбавляют вставки «под алюминий». Показания приборов выведены на дисплей, а к центральной панели крепится сенсорный экран мультимедийной системы. Geely Hao Yue предлагают в версиях на 5 и 7 мест. Со сложенными задними сиденьями получается немаленький багажник объемом 2360 л.

В более дорогих версиях оснащение

включает систему доступа без ключа, климат-контроль, панорамную крышу, электропривод пятой двери, камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль.

Китайский вседорожник будет доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (177 л.с.) и 1,8 л (184 л.с.). В первом случае установлена 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, во втором – 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Привод может быть передним или полным. Клиренс автомобиля равен 190 мм.

Новый Geely Hao Yue поступит в продажу в Китае с конца мая, а через несколько месяцев модель начнут экспортировать. Стоимость вседорожника в базовой версии – около 25 тыс. долларов.



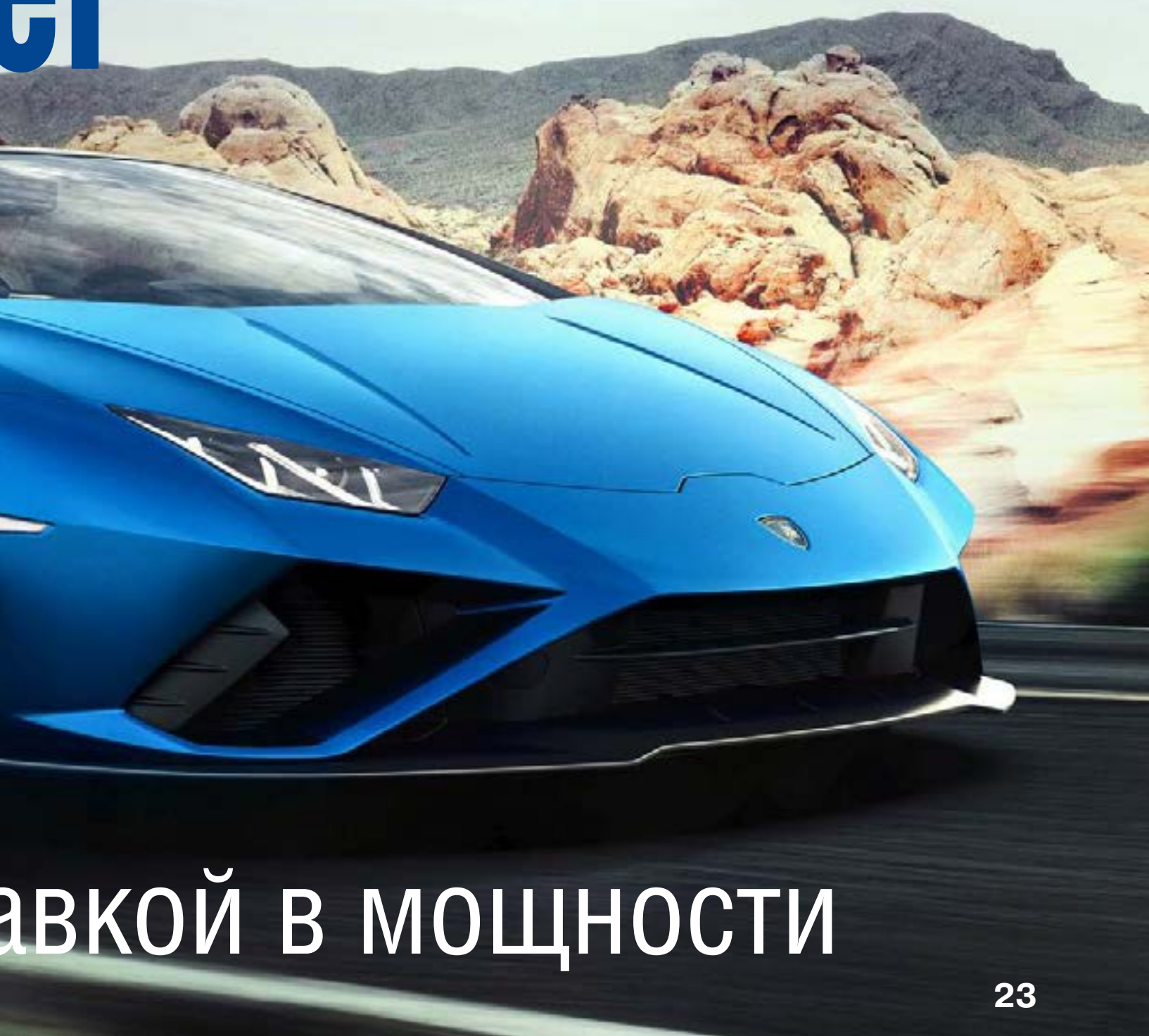


Lamborghini Huracán Evo RWD Spyder



обновление с приба

uracan er



АВКОЙ В МОЩНОСТИ



Как для дорогой спортивной модели, Lamborghini Huracan очень даже пользуется спросом. Уже выпущено примерно 15 тыс. купе и кабриолетов и линейка модели постоянно обновляется. Недавно Lamborghini возобновили производство после карантина и представили модернизированный Lamborghini Huracan Evo RWD Spyder.

Как и все современные Lamborghini, кабриолет отличается клиновидным силуэтом с заостренным «носом». Обновленная модель узнается по измененным светодиодным фарам, а также новому бамперу с тремя воздухозаборниками. Также предложены 19-дюймовые легкосплавные диски свежего дизайна. Сзади обращают на себя вни-

мание более тоненькие фонари и увеличенные в диаметре выхлопные трубы. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 17 с на скорости до 50 км/ч. Весит автомобиль 1509 кг.

Салон декорирован кожей и алькантарой, причем палитра цветов отделки довольно-таки разнообразная. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с обновленной графикой. На наклоненной центральной панели установлен новый 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Благодаря ему там уменьшено количество кнопок.

Как и все Huracan, версия Evo RWD Spyder оснащена 5,2-литровым V10 с непосредственным впрыском топлива. Его мощность

выросла до 610 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент достиг 560 Н·м при 6500 об/мин. Установлена и новая титановая выхлопная система. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями Huracan Evo RWD разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с, а его максимальная скорость составляет 325 км/ч.

У автомобиля перенастроена система стабилизации, среди опций есть адаптивные амортизаторы. Замедляют кабриолет карбоново-керамические тормоза.

Новый Lamborghini Huracan Evo RWD Spyder начнут продавать с лета. Стоимость автомобиля – от 175 800 евро.





Kia Mo

смена поколений



ohave





Первый Kia Mohave появился в 2008 году и стал самым большим внедорожником корейской марки. Рамная модель оказалась настоящим долгожителем, ведь находилась в производстве свыше десяти лет. Теперь наконец пришло время для второго поколения Mohave.

Новый Kia Mohave сохранил рамную конструкцию, да и колесная база осталась не-

изменной – 2895 мм. Вместе с тем, он подрос до 4930 мм в длину и 1920 мм в ширину. У внедорожника знакомый двухобъемный профиль с высоким капотом, остался и характерный изгиб оконной линии. А вот передняя часть стала более выразительной – с огромной решеткой радиатора, массивным бампером и крупными светодиодными фарами. Передние крылья теперь

более мускулистые, а пороги украшены хромированными накладками. Заднее стекло увеличено в размерах, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше лакированных вставок. В более дорогих версиях использованы кожа, алькантара и дерево. Рулевое колесо уменьшено в диаметре. Показания приборов теперь





выведены на дисплей, а широкая центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Предложены модификации на пять, шесть и семь мест.

В самом дорогом Kia Mohave передние сиденья оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, есть отдельный климат-контроль, адаптивный круиз-контроль,

20-дюймовые диски, парковочный автопилот, мощная аудиосистема Lexicon, электропривод пятой двери и система мониторинга «слепых» зон.

Поначалу в продажу поступила модификация с 3,0-литровым 260-сильным турбодизельным V6. Позже также добавят бензиновые моторы объемом 3,8 л (274 л. с.) и 4,6 л (361 л. с.). Все Kia Mohave оснащены

8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с понижающей передачей. Впервые появилась система выбора настроек для разных типов бездорожья, а за доплату доступна пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

Новый Kia Mohave пока продается только на родине, в Южной Корее. Там вседорожник стоит от 39 500 до 47 500 долларов.



Volkswagen



СТИЛЬНЫЙ И МОЛОДЕЖ

n Tayron X



НЫЙ



Вседорожная линейка Volkswagen уже насчитывает свыше десятка моделей и продолжает пополняться. В последнее время в ней появились купеобразные модели повышенной проходимости. Сначала представили Volkswagen Atlas Cross Sport, а теперь появился более компактный Tayron X.

Новый Volkswagen Tayron X достигает 4626 мм в длину, 1860 мм в ширину и 1660 мм в высоту при колесной базе в 2730 мм. То есть, он немного крупнее стандартного Тауон и ощутимо больше Tiguan, с которым делит платформу MQB.

Конечно, главное отличие Tayron X заметно в профиль. Аркообразная крыша делает автомобиль стремительнее на вид, а уси-

ливают впечатление изогнутая оконная линия и слегка приподнятая задняя часть. Силуэт подчеркнут серебристым молдингом. У автомобиля выраженные колесные арки и массивные бамперы. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть светодиодными. Сзади у автомобиля два спойлера – на крыше и у основания стекла.

Салон Tayron X выдержан в традиционном стиле Volkswagen. В отделке использована кожа. Обод трехспицевого руля плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран. Флагманский вариант получил электропривод и подогрев передних

сидений, двухзонный климат-контроль, парковочный автопилот, камеру заднего вида.

Новый Volkswagen Tayron X будут предлагать с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 186 и 220 л. с. Они оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, причем менее мощный вариант переднеприводной, а у более мощного - привод полный. Позже также появится 218-сильный заряжаемый гибрид.

Volkswagen Tayron X планируют выпускать в Китае и с лета он поступит в продажу на местном рынке. Однако уже известно, что «семейство» Тауон появится и в других странах. Цена вседорожника составит от 35 тыс. долларов.





Nissan

модернизация



n Kicks





Nissan Kicks пополнил вседорожную линейку японской марки в 2016 году. Модель активно продается в странах Азии, а в США она даже сменила соплатформенного, но более компактного Nissan Juke. Теперь вседорожник прошел обновление.

Автомобиль сохраняет мускулистый дизайн с выраженными передними крыльями. У него клиновидная оконная линия и окрашенные в черный цвет треугольные задние стойки крыши. Больше всего изменения видны в передней части автомобиля. Nissan Kicks получил крупную V-образную решетку радиатора в духе старших братьев Qashqai и X-Trail. Фары, наоборот, стали уже и теперь

могут быть полностью светодиодными. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а широкие «плечи» подчеркнуты обновленными фонарями сложной формы.

В салоне улучшены материалы отделки и установлен измененный трехспицевый руль со скошенным ободом снизу. На панели приборов спидометр сочетается с новым цветным дисплеем. Сенсорный экран мультимедийной системы увеличен до 8 дюймов в диагонали. Также изменены переключатели на центральной панели и установлены новые сиденья. Перечень опций расширили системы автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон.

В ряде стран Nissan Kicks, скорее всего,

сохранит 1,6-литровую 125-сильную бензиновую «четверку», а на некоторых рынках предложат 1,3-литровый 156-сильный турбомотор. Вместе с тем, вседорожник получил инновационную гибридную силовую установку e-Power. Она состоит из электромотора мощностью 129 л. с. и 1,2-литрового трехцилиндрового бензинового двигателя на 79 л. с., который выполняет роль генератора и вырабатывает электроэнергию.

Обновленный Nissan Kicks представили в Таиланде. Там гибридный вседорожник поступит в производство с июня по цене от 27 750 долларов.







Porsche 911

ПОПОЛ



1 Targa

тнение в линейке



Porsche 911 Targa – самая первая версия модели со съемной крышей. Впервые ее представили в 1965 году – задолго до появления полноценного кабриолета 911. Поскольку не так давно дебютировал новый Porsche 911, то теперь пришло время для смены поколений у Targa.

Дизайн Porsche 911 Targa, конечно же, остается знакомым. Характерный изгиб крыши, большие круглые фары и вогнутый капот – черты 911, которые не меняются десятилетиями. Узнать автомобиль новой генерации можно по увеличенным воздухозаборникам спереди и сзади, а также по тоненьким фонарям на всю ширину кузова. Оптика, кстати, полностью светодиодная уже в базовой версии. Жесткая крыша скла-

дывается с помощью электропривода за 19 секунд и прячется под панорамным задним стеклом.

В салоне также просматривается знакомый стиль. Тем не менее, на панели приборов циферблат тахометра сочетается с двумя дисплеями, а на центральной панели установлен большой 10,9-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Все Porsche 911 Targa получили технологию автоматического замедления, а среди опций впервые появились системы ночного видения и полуавтономного движения.

На первых порах будут продавать только полноприводные Porsche 911 Targa 4 и 4S. Обе модификации оснащены 3,0-литровой турбированной «шестеркой»: в базовой

версии она развивает 385 л. с., а в 4S – 450 л. с. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а во втором – 3,6 с. Максимальная скорость составляет 289 и 304 км/ч.

Наряду с новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями Porsche 911 с нынешней весны получил и 7-ступенчатую «механику». Среди опций есть активная подвеска амортизаторы и новый режим Wet Mode, распознающий мокрый асфальт и применяющий специальные «дождевые» настройки шасси и двигателя.

Новый Porsche 911 Targa поступит в продажу с августа. Стоимость начальной версии в Европе составит 128 486 евро, а 4S – 143 956 евро.





Toyota S

для большой семьи



Sienna





Toyota Sienna известна с 1997 года и поначалу была одним из самых массовых мини-вэнов в мире. Сейчас подобные автомобили менее популярны и многие модели снимают с производства, но в Toyota продолжают развивать Sienna и теперь представили уже четвертое ее поколение.

Новая Toyota Sienna использует платформу TNGA-K, как и седан Camry. Автомобиль подрос до 5170 мм в длину при колесной базе в 3060 мм, а его дизайн стал более выразительным. Теперь мини-вэн привлекает мускулистым дизайном с рельефными боковинами и раздутыми крыльями. Спереди обращают на себя внимание огромный воздухозаборник и раскосые светодиодные фары. Очень необычно смотрятся фонари

сложной формы. Стандартная версия получила 18-дюймовые диски, а 20-дюймовые колеса доступны за доплату.

В салоне улучшены материалы отделки и использованы отдельные элементы салона Camry. Приборы разделены увеличенным 7,0-дюймовым дисплеем бортового компьютера, а экран мультимедийной системы увеличен до 9 дюймов в диагонали. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Высокая центральная консоль прячет внизу нишу для мелкой поклажи. Предложены версии на 7 и 8 мест, а кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. В салоне – сразу 18 подстаканников.

В базовой версии теперь предусмотрены камера заднего вида, электропривод передних сидений, адаптивный круиз-контроль,

технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. За доплату теперь доступны Wi-Fi, четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора и мощная аудиосистема с 12 динамиками. Есть и интересные опции вроде холодильника или встроенного пылесоса для уборки салона.

Отныне Toyota Sienna будет доступна исключительно в гибридном исполнении. Бензиновая 2,5-литровая «четверка» и электромотор суммарно развивают 243 л. с., а средний расход топлива составляет 7,1 л/100 км. Предложат версии с передним и полным приводом.

Новая Toyota Sienna поступит в продажу с осени. Стоимость мини-вэна в США стартует примерно с 32 тыс. долларов.





Acura T

ПОВЫШЕНИЕ



FLX

е в классе









Седан Acura TLX представили в 2014 году и он пришел на смену сразу двум моделям – TL и TSX. Теперь пришло время для его второго поколения, которое поднялось на новый уровень: если предшественник относился к D-классу, то новичок перешел в сегмент «Е».

Естественно, повышение в классе не обошлось без увеличения размеров: новая Acura TLX подросла до 4943 мм в длину и

1910 мм в ширину при колесной базе в 2870 мм. Построили седан на новой платформе, позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 50%.

К тому же, Acura TLX стала гораздо ярче на вид и мало чем отличается от предсерийного концепт-кара. Длинный капот и клиновидный профиль с приподнятой задней частью – классические черты спортивного седана. Фирменная решетка радиатора в

виде клюва сочетается с тоненькими светодиодными фарами. Боковины выполнили более рельефными, а широкие «плечи» подчеркнуты изогнутыми фонарями. Версия Type S выглядит выразительнее благодаря аэродинамическому обвесу, заднему спойлеру 20-дюймовым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

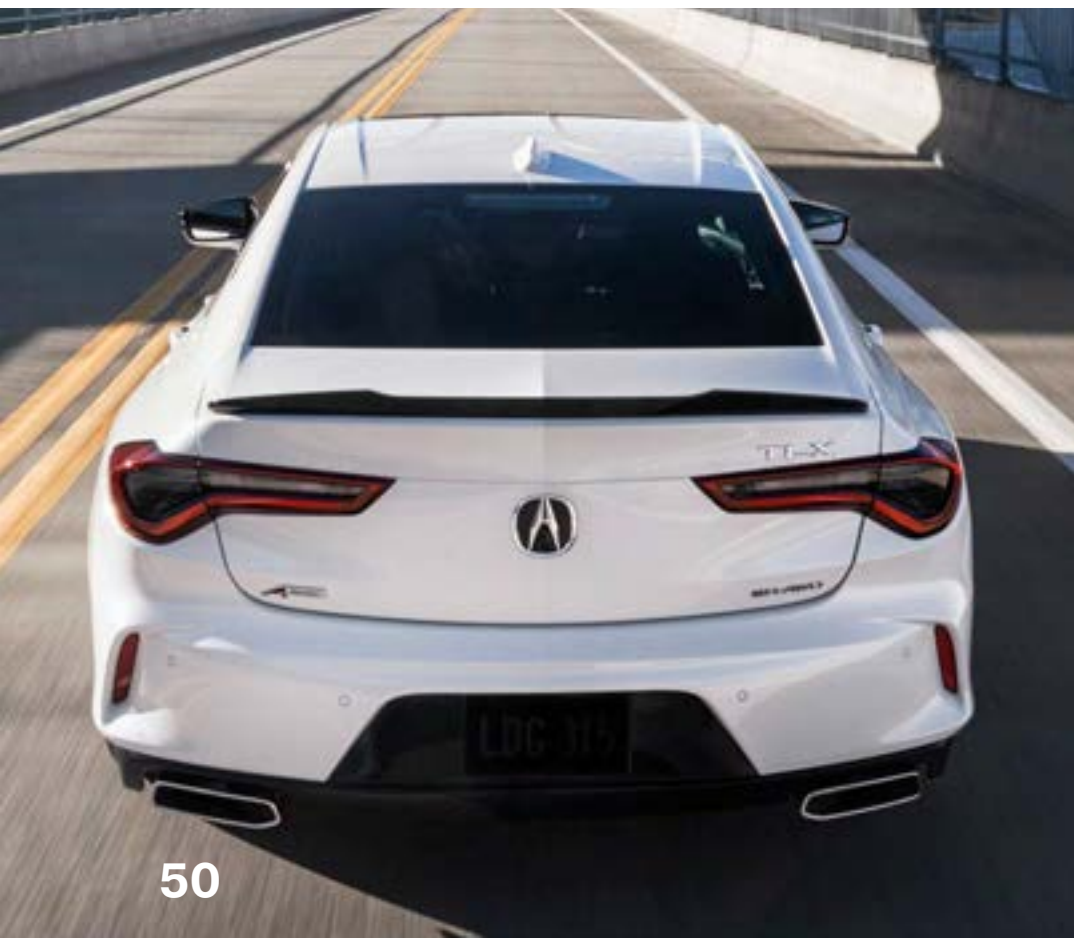
Салон Acura TLX получился футуристичным на вид. В отделке использована кожа, причем в Type S она двухцветная и перфорированная. Небольшое рулевое колесо скошено снизу. Вместо рычага трансмиссии – традиционный для Acura набор кнопок. Приборы глубоко врезаны в панель и разделены большим цветным экраном бортового компьютера. Данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Профилированная центральная панель увенчана 10,2-дюймовым дисплеем. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Базовая комплектация Acura TLX расширена и теперь включает Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля полосы движения и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и мониторинга усталости водителя.

На первых порах седан будут оснащать только 2,0-литровым 272-сильным бензиновым турбомотором, а через год добавят 3,0-литровый турбированный V6 мощностью не менее 380 л. с. Также не исключено появление гибридной версии.

Все TLX получили 10-ступенчатый «автомат». Версия с V6 оснащена фирменным полным приводом SH-AWD, а вот 2,0-литровому варианту он предложен в качестве опции. Также за доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы.

Новая Acura TLX поступит в продажу с осени. В США седан будет стоить примерно от 35 тыс. долларов.





Технические характеристики Acura TLX

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1823
Длина/ширина/высота, мм	4943/1910/1433
Колесная база, мм	2870
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1996
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	272 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	380 при 1600-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/65
Трансмиссия	
Тип привода	Передний или подключаемый полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	35 000 – 45 000

Nissan

японский самурай в итальянском
костюме



GT-R50

М





Nissan GT-R и его предшественник Skyline GT-R давно уже стали культовыми японскими моделями. Нынешнее поколение купе в производстве с 2007 года, но его постоянно модернизируют и добавляют все новые версии. Но все эти модификации меркнут перед новым Nissan GT-R50 – самым мощным, самым быстрым и самым дорогим автомобилем в истории японской марки. Спустя два с половиной года после дебюта концепта показали его серийную версию.

Представить ее должны были на Женевском автосалоне, но поскольку выставку отменили, то презентация прошла на итальянском автодроме Тацио Нуволари.

Новый Nissan GT-R50 построен на базе экстремального Nissan GT-R Nismo. Однако выглядит он свежо и самобытно, ведь его внешний вид разработали в ателье ItalDesign. Автомобиль длиннее (4784 мм) и шире (1992 мм) модели-донора, а вот его высоту уменьшили на 54 мм. В профиль GT-R уга-

дывается, но в дизайне стало больше рубленых поверхностей, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. У купе более агрессивная передняя часть с огромной решеткой радиатора и тоненькими светодиодными фарами. Nissan получил карбоновый аэродинамический обвес и большое заднее антикрыло с изменяемым углом атаки. Из углеволокна выполнены и 21-дюймовые колесные диски. Сзади обращают на себя внимание четыре круглых фонаря и два широких сопла выхлопной системы.





В отделке салона использованы кожа, замша и карбон. Компоновка салона знакома по Nissan GT-R 2020 года в исполнении Nismo. Обращают на себя внимание красный циферблат тахометра и ковшеобразные спортивные сиденья с выраженной боковой поддержкой.

Именно в Nismo поработали над 3,8-литровым V6 с двойным турбонаддувом. Новые турбины, интеркулер, распредвалы и выхлопная система подняли мощность с 600 до 720 л. с., а максимальный крутящий

момент вырос до 780 Н·м. Точные характеристики Nissan GT-R50 пока не разглашают, но известно, что разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Ни один автомобиль в истории японской марки не был столь быстрым.

Специалисты Nismo усилили 6-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, чтобы она могла справиться с такой мощностью. Доработаны также система полного привода и дифференциалы, а адаптивные

амортизаторы Bilstein перенастроены. За замедление отвечают карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади.

Новый Nissan GT-R50 – настоящий раритет, ведь всего соберут вручную лишь 50 таких автомобилей. Стоимость эксклюзивного купе – 990 тыс. евро. Первые машины доставят клиентам в конце 2020 года.





Технические характеристики Nissan GT-R50

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4784/1992/1316
Колесная база, мм	2781
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3799
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 6400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	780 при 3200-6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/74
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VDC, Traction control
Размер шин	255/35 R21 спереди и 285/30 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	<3
Максимальная скорость, км/ч	>320
Стоимость автомобиля, евро	990 000

Toyota

возвращение



Venza



Toyota Venza появилась в 2008 году и заняла нишу между моделями RAV4 и Highlander. Семь лет спустя вседорожник сняли с производства и его преемник не появился. Только сейчас Toyota Venza вернули – дебютировало второе поколение модели.

Новая Toyota Venza, как и предшественница, является близкой родственницей седана Camry – оба автомобиля используют платформу TNGA-K. Вседорожник стал несколько компактнее – достигает 4740 мм в длину и 1835 мм в ширину при колесной базе в 2690 мм.

Дизайн Toyota Venza стал элегантнее и выразительнее. Вседорожник отличается стремительным профилем с аркообразной крышей и заостренным «носом». Спереди обращает на себя внимание громадный воздухозаборник. Оптика светодиодная уже в базовой версии, причем фонари высоко посажены растянуты на всю ширину кузова. Пятая дверь прикрыта спойлером. Базовыми являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром 19 дюймов.

В салоне преобладают рубленые поверхности, а отделку разбавляют хромированные вставки. Рулевое колесо позаимствовали у Camry. Приборы разделены большим цветным дисплеем бортового компьютера. Еще больший экран с диагональю в 12,3 дюйма крепится к рельефной центральной панели. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Передние сиденья уже в начальной версии получили электропривод.

Базовая комплектация также включает 8 подушек безопасности, двухзонный кли-



мат-контроль, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. Перечень опций включает 1200-ваттную аудиосистему с 9 динамиками и панорамную крышу с изменяемой степенью тонировки.

Toyota Venza отныне будут предлагать исключительно в гибридном исполнении и

только с полным приводом. Силовая установка знакома по RAV4: передние колеса вращают 2,5-литровая бензиновая «четверка» и электромотор, еще два электрических двигателя передают тягу на заднюю ось. Суммарная мощность составляет 222 л. с.

Новая Toyota Venza поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника в США составит примерно от 35 тыс. долларов.











Технические характеристики Toyota Venza

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4740/1855/1660
Колесная база, мм	2690
Клиренс (дорожный просвет), мм	195
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2487
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Тип вспомогательного двигателя	Электрический (3)
Макс. мощность, л. с.	222
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/70
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт	8
Размер шин	225/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	35 000 – 45 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen



jean Nivus

СТИЛЬНЫЙ И НЕДОРОГОЙ









В линейке Volkswagen Polo с 2004 года были версии повышенной проходимости. Автомобиль называли Polo Fun, затем переименовали CrossPolo, а вот у нынешнего Polo такого варианта уже нет. На смену ему приходит отдельная модель – новый Volkswagen Nivus.

Volkswagen Nivus остается собратом Polo, ведь использует его платформу MQB-A0. Впрочем, он покрупнее хэтчбэка – 4266 мм в длину при колесной базе в 2564 мм.

Сохранены и общие с Polo внешние черты вроде выштамповок на боковинах. Хотя вседорожник выглядит ярче и привлекательнее благодаря аркообразной крыше и высокой оконной линии. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами,

которые за доплату могут быть и светодиодными. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а фонари соединены черной лакированной вставкой.

В салоне часть деталей позаимствовали у Volkswagen Polo и T-Cross. Это и руль с плоским ободом снизу, и повернутая к водителю центральная панель. В более дорогих версиях предусмотрены цифровая панель приборов и 10-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Nivus отличается немаленьким 415-литровым багажником.

Список опций включает систему доступа без ключа, климат-контроль, датчики дождя и света, камеру заднего вида, Wi-Fi, адаптив-

ный круиз-контроль. Также доступны системы автоматического торможения и определения усталости водителя.

Поначалу для Volkswagen Nivus предложат 1,0-литровые бензиновые турбомоторы, развивающие 116 и 128 л. с. В менее мощной версии установлена 6-ступенчатая механическая трансмиссия, а в более мощной – 6-ступенчатая автоматическая. Привод может быть только передним.

Новый Volkswagen Nivus представили в Бразилии, ведь именно там будут выпускать автомобиль и поначалу он будет продаваться именно в Южной Америке. В Европе новинка появится с 2021 года и будет стоить около 18 тыс. евро в базовой версии.





Технические характеристики Volkswagen Nivus

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4266/1757/1493
Колесная база, мм	2564
Объем багажника, л	415
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	128 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 25 000

Cadi

Д



Шелли СТ4

доступный спорт-седан





На протяжении десятилетий седаны составляли основу линейки Cadillac. Сейчас они пользуются меньшим спросом, ведь покупатели все чаще выбирают модели повышенной проходимости. Тем не менее, в Cadillac не отказываются от седанов и недавно запустили в производство CT4, сменивший модель ATS. На данный момент это самая доступная модель марки. Появилась и заряженная версия CT4-V.

Как и старшие братья CT5 и CT6, новичок построен на модульной заднеприводной платформе Alpha. Автомобиль немного крупнее предшественника – 4755 мм в длину при такой же колесной базе в 2776 мм. Начальная 2,0-литровая версия весит 1568 кг.

Новый Cadillac CT4 сохраняет знакомый дизайн и характерный силуэт. У него длинный капот, сдвинутый назад салон и укороченный багажник. Бросаются в глаза оригинальные светодиодные фары, дополненные тонень-

кими ходовыми огнями. Фирменная широкая решетка радиатора декорирована хромом в базовой версии и окрашена в черный цвет в CT4-V. Также отличить заряженную версию можно по увеличенному переднему воздухозаборнику, аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых. Кроме того, у него четыре выхлопных трубы. У всех CT4 в крышку багажника интегрирован спойлер, а тоненькие фонари





имитируют знаменитые кили Cadillac 50-х.

Уже в базовой версии салон Cadillac CT4 декорирован кожей и алюминием, а за доплату предложены вставки из дерева. В версиях CT4-V педали и пороги украшены металлическими накладками, а еще установлено спортивное рулевое колесо. Крупные циферблаты приборов разделены большим цветным дисплеем. Внутри спидометра находится датчик температуры двигателя, а в тахометре – указатель уров-

ня топлива. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

На широкой наклоненной центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE. Для навигации в меню можно использовать и круглый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много, но теперь они не сенсорные, как у предшественника. Под ними размещена ниша для мелкой поклажи, а в CT4-V там есть еще и

беспроводная зарядка для смартфона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и очень комфортабельные. В CT4-V установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой и электроприводом. За доплату доступны подогрев и вентиляция. На высоком центральном тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри.

Сзади места для ног и над головой в седане достаточно, чтобы с удобством разме-





стились взрослые ростом до 180 см, а вот более высоким людям будет тесновато. Подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру будет несколько стеснен. Багажник увеличен, но его объем остается очень скромным – всего 303 л.

Базовая комплектация Cadillac CT4 включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль,

аудиосистему, связь Bluetooth и Wi-Fi, камеру заднего вида и круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. Флагманский вариант CT4-V добавляет электропривод сидений, датчики дождя и света, парктроник, мощную аудиосистему Bose с 14 динамиками, технологию автоматического торможения. Перечень опций включает панорамную крышу, подогрев

руля, системы слежения за усталостью водителя, полуавтономного вождения, контроля полосы движения и «слепых» зон.

Начальный CT4 оснащен 2,0-литровым 237-сильным бензиновым турбомотором. Выше в иерархии – довольно большая 2,7-литровая «четверка», доступная в версиях на 309 и 325 л. с. Более мощный вариант устанавливают на Cadillac CT4-V. У него на удивление спокойный характер, да и работает он плавно. При этом турбопауза практически незаметна, а тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно – пиковые 515 Н·м доступны при 2000-4000 об/мин. Технология Launch control препятствует пробуксовке колес при резком старте. Это помогает разогнаться до 100 км/ч за 5,1 с и преодолевать 400 м с места за 13,6 с. Максимальная скорость – 265 км/ч. Благодаря технологии отключения цилиндров удалось добиться небольшого расхода топлива – 11,8 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

Следует отметить, что 465-сильный Cadillac ATS-V был ощутимо быстрее. Однако CT4-V является флагманом временно, ведь вскоре появится более мощная версия седана.

Новая 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно и демонстрирует очень быстрые реакции. Предложены версии как с задним, так и с полным приводом.

Естественно, обе ведущие оси улучшают сцепление с дорогой, хотя и у заднеприводного CT4 с этим проблем нет. Стандартный седан стал гораздо комфортнее предше-



стенника и его мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Равномерное распределение веса по осям способствует хорошей маневренности. Благодаря системе активного подавления звуковых помех в салоне очень тихо.

Несколько иной характер у Cadillac CT4-V.

Его рулевое управление порадует остротой, точностью и информативностью. Подвеска более упругая, но и крены кузова при этом меньше. Комфорт езды можно улучшить с помощью адаптивных амортизаторов. Тормоза Brembo обеспечивают отличное замедление: тормозной путь со 100 км/ч –

всего 31,7 м.

Новый Cadillac CT4 уже поступил в продажу в США. Там седан стоит от 34 тыс. долларов, а заряженный CT4-V стоит 45 500 долларов. Модель планируют продавать и за пределами Америки.

Технические характеристики Cadillac CT4-V

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест	4/5
Снаряженная масса, кг	1638
Длина/ширина/высота, мм	4755/1815/1423
Колесная база, мм	2776
Колея передняя/задняя, мм	1532/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	303
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2727
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	325 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	515 при 2000-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний или полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт	8
Размер шин	235/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	265
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,8
загородный цикл	8,4
смешанный цикл	10,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	45 500 – 46 600
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda

НОВЫЙ уровень



Octavia





Skoda Octavia – знаковая модель для чешской марки. Во-первых, это самая массовая Skoda в истории – выпущено уже 6,5 миллиона автомобилей. Во-вторых, именно с новой Octavia началось возрождение чешской марки под крылом концерна Volkswagen. В конце прошлого года модель отметила свое 60-летие и к юбилею дебютировало ее новое поколение.

Skoda Octavia по-прежнему остается родственницей Volkswagen Golf и сохранила общую с ним платформу MQB. Лифтбэк подрос до 4689 мм в длину и 1829 мм в ширину при колесной базе в 2686 мм. Улучшена аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24. На выбор предложены легкосплавные диски диаметром от 16 до 19 дюймов.

Автомобиль выглядит знакомо и узнава-

емо, а во внешнем виде по-прежнему преобладают грани. Впрочем, линия крыши стала более покатой. Передняя часть выполнена в духе хэтчбека Scala: фирменная широкая решетка радиатора Skoda сочетается со стреловидными фарами. Оптика теперь светодиодная в базовой версии, а за доплату может стать матричной. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Боковины стали более рельефными, а задняя





часть слегка заострена. Фонари Octavia стали немного тоньше.

В салоне Skoda Octavia улучшены и так неплохие материалы отделки, а светодиодная подсветка теперь может изменять цвет. Обращают на себя внимание оригинальное двухспицевое рулевое колесо и миниатюрный селектор роботизированной трансмиссии. Показания приборов выведены на 10,3-дюймовый жидкокристаллический

дисплей с изменяемой конфигурацией. За доплату впервые предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель стала шире, а сверху на ней установлен сенсорный экран с диагональю 8,25 или 10,25 дюймов. Мультимедийная система может быть дополнена функциями распознавания голоса и жестов. Переключателей здесь стало гораздо меньше. В базовой версии теперь два

USB-порта, а за доплату их может быть и пять. В передней двери появилась ниша с фирменным зонтом.

У рулевой колонки и передних сидений Skoda Octavia – широкий диапазон регулировок. Кресла традиционно несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. За доплату доступны комфортабельные и спортивные кресла. Удобный центральный подлокотник прячет внутри вместительный бокс.









На втором ряду пространство для ног немного увеличилось и по этому показателю лифтбэк может соревноваться с моделями классом выше. Салон довольно широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Конечно же, огромный и багажник: его объем вырос до 600 л в обычном состоянии и 1555 л – со сложенными задними сиденьями. Пятую дверь можно дополнить электроприводом с сенсорным открытием.

Начальная комплектация Skoda Octavia

включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему и связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации и автоматического торможения. В самом дорогом варианте First Edition салон обшит алькантарой, а руль – кожей, добавлены климат-контроль, парктроник, спутниковая навигация, круиз-контроль, электропривод и подогрев сидений. Список дополнительного оборудования дополнили панорамная крыша, вентиляция

и массаж кресел, Wi-Fi, трехзонный климат-контроль, система полуавтономного движения. Octavia также может быть оснащена парковочным автопилотом, технологиями определения усталости водителя, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и распознавания дорожных знаков.

Палитра двигателей Skoda Octavia станет более разнообразной, хотя сейчас не все моторы доступны. Начальным пока является 1,5-литровый 150-сильный бензиновый турбомотор с системой отключения цилиндров. Он теперь может быть дополнен еще и 48-вольтовой гибридной установкой, дающей дополнительно 16 л. с. и 25 Н·м. «Четверка» быстро набирает обороты, но при этом неплохо ведет себя и на «низах», ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны с 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Двигатель стал тише, чем ранее. К тому же, гибридная установка помогла уменьшить расход топлива до 6,2 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км – в загородном.

Новый 2,0-литровый турбодизель предложили в версиях мощностью 115 и 150 л. с. Он очень эластичен и обладает огромным запасом тяги. Пиковый крутящий момент в 360 Н·м 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 не особо хуже, чем в 1,5-литровой бензиновой версии – 8,7 с до 100 км/ч и



максимальные 227 км/ч. Зато «аппетит» меньше – 4,4 л/100 км в городе и 3,2 л/100 км – на шоссе.

В скором будущем линейку двигателей расширят бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (110 л. с.), 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также сразу два заряжаемых гибрида – мощностью 204 и 245 л. с. Последний – предложат для Octavia RS, как и 245-сильный бензиновый турбодвигатель и 200-сильный турбодизель.

Стандартная 6-ступенчатая «механика» отличается точностью работы. Для 150-сильной дизельной версии доступна 7-ступен-

чатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, демонстрирующая быстрое переключения передач. Ожидаются и полноприводные Skoda Octavia.

Поведение лифтбэка на дороге остается знакомым и предсказуемым. Его руль точный, пусть и не самый информативный, а на малых скоростях становится легче. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Упругая, но энергоемкая подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. Для автомобиля предлагают два типа задней подвески. У менее мощных версий установ-

лена полузависимая балка, а у вариантов, развивающих свыше 150 л. с. предусмотрена «многорычажка». Конечно, в последнем случае и поведение в поворотах лучше, и комфорт на высоте. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию салона.

Новая Skoda Octavia поступит в продажу в Европе с лета. Лифтбэк подорожал и стоит от 27 350 евро, но позже появятся и более доступные модификации.

Технические характеристики Skoda Octavia

Тип кузова	лифтбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1338	1465
Длина/ширина/высота, мм	4689/1829/1486	
Колесная база, мм	2686	
Колея передняя/задняя, мм	1543/1535	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника мин/макс, л	600/1555	
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	205/60 R16	225/45 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	8,7
Максимальная скорость, км/ч	230	227
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,2	4,4
загородный цикл	3,9	3,2
смешанный цикл	4,7	3,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	27 350 – 33 850	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes- CLA45

элегант



-AMG

АНТНЫЙ И БЫСТРЫЙ





Mercedes-Benz CLA обозначил приход немецкой марки в сегмент седанов С-класса. Как практически каждая модель с трехлучевой звездой, он получил заряженную версию от AMG. Поскольку недавно появился новый Mercedes-Benz CLA, то теперь пришло время и для сверхмощного варианта CLA45.

CLA позиционируют, как четырехдверное купе, а потому у него покатая крыша и высокая оконная линия. У боковых окон отсут-

ствуют рамки. Отличить новый Mercedes-AMG CLA45 нетрудно по огромной «пасти» решетки радиатора. С ней сочетаются раскосые светодиодные фары. Также увеличены воздухозаборники в бампере, а колесные арки слегка расширены. Обязательными являются аэродинамический обвес и спойлер на крышке багажника. В стандартной версии предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски, а в CLA45 S – 19-дюймовые. Расширенные «плечи» подчеркнуты

стреловидными фонарями, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Седан Mercedes-Benz подрос до 4693 мм в длину и до 1830 мм в ширину, а его колесная база увеличена до 2729 мм. Следует отметить отличную аэродинамику: коэффициент лобового сопротивления равен 0,23, то есть это один из самых обтекаемых серийных автомобилей.

Во внутренней отделке сочетаются кожа











и алькантара, разбавленные черные лакированными вставками. Педали украшены металлическими накладками. В варианте CLA45 S также присутствуют ярко-желтые детали. Подсветка светодиодная и с изменяемым цветом (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины. Седан получил особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, причем на нем сразу 17 кнопок.

Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок, причем графика у CLA45 особая. К тому же, появились дополнительные функции: автомобиль показывает боковое ускорение или время разгона до 100 км/ч. В навигационную систему загрузили карты самых известных в мире гоночных автодромов.

Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней совсем

немного. Сами кнопки довольно мелкие. Стандартной является сенсорная панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.

У рулевой колонки Mercedes-AMG CLA45 изменяются высота и глубина. Седан получил ковшеобразные спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Они обладают отличной боковой поддержкой, но вполне комфортабельные. Обзорность несколько ограничена из-за маленького заднего стекла и высокой оконной линии. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места над головой не очень много, а пространство для ног довольно щедрое. Объем багажника составляет 460 л, а его крышка может быть снабжена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация Mercedes-AMG CLA45 включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую навигацию, связь Bluetooth, камеру заднего вида и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. За доплату предложены подогрев, вентиляция и функция массажа передних сидений, камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот, беспроводная зарядка для смартфонов. Кроме того, доступны системы



контроля «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и даже полуавтономного движения.

Проверенный 2,0-литровый бензиновый турбомотор серьезно доработали. У него новые турбина, интеркулер и инжекторы. Мощность выросла до 387 л. с. в базовой версии и невероятных 421 л. с. – в CLA45 S. Традиционно собирает мотор один мастер и ставит свой автограф на его крышке.

Характер турбированной «четверки» нетипичный, ведь более мощная версия раскручивается до 7000 об/мин, а пиковые 500 Н•м в распоряжении при 5000 об/мин. Хотя запас тяги достаточный в среднем диапазоне оборотов. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому динамика очень приличная

– 4,0 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 270 км/ч. Звук мотора на высоких оборотах громкий, но насыщенный и приятный для уха. При таких характеристиках расход топлива в 10,4 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км в загородном – хороший результат.

Новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения и работает более плавно. Полный привод дополнили системой векторизации тяги.

Новый Mercedes-AMG CLA45 не только демонстрирует хорошее сцепление с дорогой, но и недостаточная поворачиваемость у него теперь менее выражена. Руль седана острый, хотя не слишком тяжелый, да и информативности ему не хватает, особенно

в околонулевой зоне. Конечно, подвеска гораздо более упругая, чем у стандартной модели, хотя слишком жестким CLA45 не назовешь. Он стал более комфортабельным, чем модель прошлого поколения. Да и кренится автомобиль мало. Помогают адаптивные амортизаторы, а еще есть система изменения настроек шасси и двигателя шестью разными режимами. Тормозные диски диаметром 360 мм спереди и 330 мм сзади обеспечивают отличное замедление. Стоит отметить и улучшенную шумоизоляцию – на больших скоростях в салоне тихо.

Новый Mercedes-AMG CLA45 уже поступил в продажу в Европе. Начальный седан стоит 60 тыс. евро, а CLA45 S – 65 700 евро. Вскоре к седану присоединится заряженный универсал Shooting Brake.

Технические характеристики Mercedes-AMG CLA45 S

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1675
Длина/ширина/высота, мм	4693/1850/1440
Колесная база, мм	2729
Колея передняя/задняя, мм	1612/1612
Клиренс (дорожный просвет), мм	104
Объем багажника мин/макс, л	460
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
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	421 при 6750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	245/35 ZR19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	10,4
загородный цикл	7,0
смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	65 700
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Opel C



orsae

НОВЫЙ ЭТАП





Opel Corsa – важная модель для немецкой марки, ведь с 1982 года выпустили свыше 13,5 миллиона автомобилей. В прошлом году представили уже шестое поколение хэтчбэка, причем наряду с бензиновыми и дизельными версиями впервые предложили и электрическую. В линейке Opel ранее был электромобиль Ampera-e (брат-близнец Chevrolet Bolt), но он был не самым дешевым. Новый Opel Corsa-e обещает быть доступнее.

Как известно, Opel Corsa делит платформу CMP с Peugeot 208 (обе марки входят в концерн PSA Group) и именно у электрического e-208 для него позаимствовали силовую установку. Конечно, тяжелая батарея существенно увеличила массу хэтчбэка – до 1500 кг. Для автомобиля длиной 4060 мм и с колесной базой в 2538 мм это немало. Зато у авто неплохая аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

С виду электромобиль Opel Corsa-e практически не отличается от бензиновой версии. По сравнению с прошлым поколением капот хэтчбэка стал длиннее, а боковины теперь более рельефными. У электрической версии разве что решетка радиатора несколько иная по дизайну. Раскосые фары светодиодные уже в базовой версии, а за доплату могут быть матричными. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные





диски. Задние стойки разделены черными вставками, что создает эффект «парящей» крыши. Задний спойлер стал крупнее, а продолговатые фонари расположили чуть выше.

В салоне отличия от стандартного Opel Corsa также небольшие. Внутри стало больше черных лакированных накладок и металлических накладок. Рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. У всех Corsa-e установлена цифровая панель при-

боров, причем ее графика не такая, как у бензиновых и дизельных версий. Оригинально выглядит изогнутый селектор трансмиссии.

Рельефная центральная панель повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 7 или 10 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядо-

чены. Ниже находится небольшая ниша с USB-портом. Перчаточный ящик у Corsa-e небольшой.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Гораздо лучше она у опционных спортивных кресел. Посадка за рулем на 28 мм ниже, чем в Corsa предыдущего поколения. Стан-





дартным является электронный стояночный тормоз. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду Opel Corsa-e довольно приличное место для ног, по меркам В-класса. А вот запас над головой немного уменьшен и людям ростом свыше 180 см будет тесновато. Салон не очень широкий, поэтому двоим сзади комфортнее. Багажник несколько меньше, чем в стандартном Corsa – 267 л в обычном состоянии и 1118 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Opel Corsa-e весьма богатая: система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, камера заднего вида, камера заднего вида, датчи-

ки света и дождя, аудиосистема, связь Bluetooth, парктроник, подогрев передних сидений и руля. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, систему стабилизации, технологии автоматического торможения контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. Перечень опций включает парковочный автопилот, систему полуавтономного движения в пробках, технологии контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и слежения за усталостью водителя. Среди опций появились парковочный автопилот, Wi-Fi и даже массаж кресел.

Электромобиль Opel Corsa пока является самым мощным в линейке. Его мотор развивает 136 л. с., а 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 50 км/ч всего за 2,8 с, а 100 км/ч за 8,1 с. То есть динамика гораздо лучше, чем у других Corsa. 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 330 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 7,5 часов, а от быстрой станции на 80% – за полчаса.

Батарея в днище понижает центр тяжести хэтчбэка, что уменьшает крены кузова в поворотах. Правда, и езда с 17-дюймовыми дисками довольно-таки упругая. Руль довольно острый, хотя не очень информативный. Хэтчбэк отлично маневрирует на малых скоростях, что важно для городского автомобиля. Естественно, электромобиль получил систему рекуперации тормозной энергии. Также у Corsa-e хорошая шумоизоляция и в салоне тихо, что особенно заметно на больших скоростях.

Новый Opel Corsa-e уже поступил в продажу в Европе. Электрический хэтчбэк в два раза дороже бензинового – стоит от 29 900 евро (хотя многие европейские страны предлагают субсидии на электромобили). Вскоре эту же силовую установку получит новый Opel Mokka.



Технические характеристики Opel Corsa-e

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1500
Длина/ширина/высота, мм	4060/1745/1433
Колесная база, мм	2538
Колея передняя/задняя, мм	1500/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	267/1118
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	330
Стоимость автомобиля в Европе, евро	29 900
Периодичность техобслуживания, км	30 000



Audi RS

универсал с характере



4 Avant

ром



Традиционно самые мощные и быстрые версии Audi носят обозначение RS, а первым представителем этого «семейства» был универсал RS2. Сейчас его прямым наследником является Audi RS4 Avant, прошедший недавно плановое обновление. Примечательно, что седан RS4 так и не появился в предложении.

Новый Audi RS4 Avant выглядит знакомо и сохраняет характерный силуэт, но значительная часть кузовных деталей у него заменены. В первую очередь, заметны новая черная решетка радиатора и увеличенные

воздухозаборники в бампере по бокам от нее. Освежены и продолговатые светодиодные фары, а при желании их можно дополнить активной матрицей, управляющей пучком света. Зеркала заднего вида окрашены в черный цвет. Крылья теперь более расширены, чем ранее, а боковины украшены характерными штампованными линиями. Конечно же, автомобиль занижен, предусмотрены 19-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес. Новые фонари соединены черной вставкой. На крыше установлен большой спойлер, а из

заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

В отделке салона Audi RS4 преобладают кожа и алькантара с ярко-красными швами. Присутствуют и алюминиевые вставки, а на педалях и порогах предусмотрены металлические накладки. За доплату доступны карбоновые детали. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и может изменять цвет. Оригинально смотрятся вентиляционные дефлекторы на всю ширину передней панели. Универсал получил новое рулевое колесо с плоским ободом снизу.





Цифровая приборная панель также измененная – у нее несколько освежена графика. Также доступна и система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая ассиметричная центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен увеличенный 10,1-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Дополняют ее голосовое управление и сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцами. Внутри переключателей блока климат-контроля расположены небольшие дисплеи. Кроме того, при нажатии

на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом и подогревом. Спортивные сиденья Audi RS4 с интегрированными подголовниками отлично удерживают спину. Посадка за рулем весьма низкая, а водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен сдвижной подлокотник. Внутри его – бокс для мелкой поклажи, дополненный беспроводным зарядным устройством для

мобильных телефонов.

На втором ряду места для ног стало больше на 23 мм, чем в модели прошлого поколения, а запас над головой увеличен примерно на 20 мм. Салон также стал немного шире, так что троим пассажирам сзади комфортнее. Объем багажника составляет 505 л в обычном состоянии и 1510 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Комплектация Audi RS4 Avant включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики освещения и дождя, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, аудиосистему с 7 динамиками, связь Bluetooth, Wi-Fi и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и определения усталости водителя. Среди опций есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот, обогрев руля, 755-ваттная аудиосистема Bang & Olufsen, съемные 10,1-дюймовые планшеты для задних пассажиров. Также доступны системы соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и распознавания дорожных знаков.

Под капотом универсала установлен 2,9-литровый V6 с двойным турбонаддувом производства Porsche. Его мощность осталась неизменной – 450 л. с. Максимальный крутящий момент в 600 Н·м достигается при невысоких 1900 об/мин и доступен вплоть до 5000 об/мин. Так что тяги на малых оборотах хватает и обгон на трассе легко осуществляется и без понижения передачи. Разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч. Звук двигателя не очень громкий, но приятный для слуха. Однозначным преимуществом V6









является умеренный расход топлива – 12,2 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км – в загородном.

Столь большая тяга заставила отказаться от трансмиссии с двумя сцеплениями (как у большинства Audi A4) и установить классический 8-ступенчатый «автомат». Пусть он переключает передачи не столь быстро, но зато работает более плавно.

Конечно, фирменный постоянный полный привод обеспечивает Audi RS4 Avant отличное сцепление с дорогой. Спортивный дифференциал с функцией векторизации тяги позволил уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление с электромеханическим усилителем точное и информативное. Универсал быстро реагирует на поворот руля. Пятирычажная передняя подвеска обеспечивает неплохую плавность езды не в ущерб управляемости. Особенно хорошо выбоины поглощаются в комфортном режиме адаптивных амортизаторов. А вот если перевести переключатель в положение Sport, то автомобиль становится жестче, но и меньше кренится в поворотах. Кроме того, в этом случае руль острее, а педаль акселератора – чувствительнее.

Универсал Audi RS4 Avant уже продается в Европе и там стоит от 81 400 евро. Это практическая альтернатива скоростным спорткупе.



Технические характеристики Audi RS4 Avant

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1790
Длина/ширина/высота, мм	4781/1866/1404
Колесная база, мм	2826
Колея передняя/задняя, мм	1580/1575
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	505/1510
Диаметр разворота, м	11,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2894
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 1900-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58
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
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/45 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,2
загородный цикл	7,5
смешанный цикл	9,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	81 8400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Mini John Works GP



h Cooper

самый быстрый в истории



В 60-х годах на раллийных трассах триумфовали скромные Mini Соорег. Британский гонщик Джон Купер разглядел потенциал в скромном автомобильчике и превратил его в грозное гоночное оружие. Mini Соорег даже трижды выигрывал ралли Монте-Карло. Память о знаменитом конструкторе увековечили в самой экстремальной версии Mini – John Cooper Works (JCW). А теперь у нее появился еще более мощный вариант GP.

В основе Mini John Cooper Works GP лежит трехдверная версия модели. Автомобиль сразу обращает на себя внимание ярким внешним видом. Черты оригинального Mini, конечно же сохранены. Это и двухъемный профиль с малыми углами наклона черных стоек крыши, и короткие свесы кузова и большие круглые фары (со светодиодной оптикой). У Mini JCW GP особая решетка радиатора и новый аэродинамический обвес, а колесные арки серьезно расширены. Капот украшен небольшим воздухозаборником.

На крыше заметно немаленькое антикрыло, а из нового заднего бампера выглядывают сдвоенные выхлопные трубы. Фонари традиционно получили хромированные ободки. Комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

Салон Mini John Cooper Works GP декорирован кожей и алькантарой. Отделку щедро разбавляют ярко-красные вставки и швы, а также изображения гоночного клетчатого флага. На педалях и порогах установлены металлические накладки. Трехспицевое





рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Цифровая панель приборов у Mini JCW GP особая – с новой графикой. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло. Хетчбэк также оснастили новым рычагом трансмиссии.

Центральная панель увенчана 8,8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы, размещенным внутри светодиодного кольца с изменяемым цветом подсветки. Ниже установлены переключатели, напоминающие авиационные тумблеры. Они рационально упорядочены и весьма крупные.

Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками обладают хорошей боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрена и функция их подогрева. Посадка за рулем довольно низкая. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность.

А вот от второго ряда разработчики отказались. На месте задних сидений появилась распорка, увеличивающая жесткость кузова. Кроме того, предусмотрены крепления для гоночных шлемов. Такое решение позволило увеличить объем багажника до 735 л.

Комплектация Mini John Cooper Works GP включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, магнитола, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. Перечень опций включает навигационную систему, панорамную крышу, камеру заднего вида, парковочный автопилот, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Mini JCW GP сохранил 2,0-литровый бензиновый турбомотор, но его серьезно улучшили. Новые турбина и выхлопная система позволили увеличить мощность до очень приличных 306 л. с. при 5000 об/мин. Двигатель демонстрирует отличную тягу на низких оборотах, ведь щедрый максимальный крутящий момент в 450 Н·м достигается с 1750 об/мин и доступен вплоть до 4500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая коробка переключения передач отлично настроена и демонстрирует быстрые реакции. Автомобиль достигает 100 км/ч за 5,2 с,

а максимальная скорость составляет 264 км/ч. Это самый мощный и самый быстрый Mini. Мотор радует слух сочным рыком специально настроенного выхлопа. При этом «аппетит» хетчбэка относительно небольшой – 8,0 л/100 км в смешанном цикле.

Mini – одна из немногих моделей В-класса с многорычажной задней подвеской, что положительно сказывается на его управляемости. Способствуют этому пониженный центр тяжести и широкая колея способствуют. Хетчбэк остается очень маневренным и отлично слушается руля. Хорошее и сцепле-









ние с дорогой, а недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать благодаря дифференциалу повышенного трения. Mini JCW GP получил более жесткие пружины подвески, а его клиренс уменьшен на 10 мм. Езда довольно жесткая, но зато крены в поворотах минимальны. А в качестве

опции предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси со спортивным, комфортабельным и экономическим режимами. Рулевое управление острое и точное, а также очень информативное. Замедляется автомобиль также отлично благодаря увеличенным до 360 мм

передним тормозным дискам Brembo.

Mini John Cooper Works GP – редкий зверь, ведь всего выпустят лишь 3000 таких автомобилей. Заряженный хетчбэк не дешевый – стоит 45 тыс. евро. Впрочем, это настоящий эксклюзив, пусть и миниатюрный.

Технические характеристики Mini John Cooper Works GP

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1250
Длина/ширина/высота, мм	3874/1727/1414
Колесная база, мм	2495
Колея передняя/задняя, мм	1485/1485
Клиренс (дорожный просвет), мм	133
Объем багажника, л	735
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1750-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, DTC,
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/35 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	264
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,0
Стоимость автомобиля в Европе евро	45 000
Периодичность техобслуживания км	15 000



Volkswagen

en Golf GTI

смена поколений



Volkswagen Golf GTI по праву считается основателем сегмента заряженных хэтчбэков. Его планировали, как лимитированную версию модели, но его популярность заставила руководство Volkswagen изменить планы. И это было правильное решение, ведь количество выпущенных GTI уже исчисляется миллионами. Поскольку недавно дебютировал новый Volkswagen Golf VIII, то теперь появился его заряженный вариант.

Volkswagen Golf всегда отличался консервативностью в дизайне, хотя новое его поколение стало выразительнее на вид. Хэтчбэк сохраняет знакомый силуэт с толстыми задними стойками крыши хотя у них чуть увеличен угол наклона, но передняя часть

смотрится ярче благодаря широкому воздухозаборнику. Отличия GTI от стандартного Golf минимальные. Тоненькие светодиодные фары соединены светящейся полосой, а решетка радиатора украшена традиционной красной полосой. Оригинально смотрятся сотовые противотуманки. У автомобиля скромный аэродинамический обвес и 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены 18-дюймовые колеса. Клиренс уменьшен на 15 мм. На крыше размещен увеличенный спойлер, а фонари стали Г-образными. Из заднего бампера выглядывают две выхлопных трубы.

Отныне автомобиль доступен только в пятидверном исполнении, ведь трехдверный Golf больше не выпускают. При длине 4284 мм

новый Volkswagen Golf GTI чуть крупнее предшественника, хотя колесная база осталась неизменной – 2636 мм. Весит автомобиль 1370 кг.

В отделке салона по-прежнему использована клетчатая ткань, знакомая еще по первому Golf GTI. Разбавляют ее контрастные красные швы, а педали украшены металлическими накладками. Светодиодная подсветка может менять цвет (доступны 30 разных вариантов). Спортивное рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на 10,25-дюймовый экран, причем у GTI особая графика. Вместо рычага трансмиссии установлен миниатюрный джойстик. Центральная панель немного повернута





к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем. Переключателей здесь стало гораздо меньше, причем все они – сенсорные. Ниже установлены два USB-порта. Внутри достаточно много отделений для мелкой поклажи. Помимо немаленького перчаточного ящика это отделения в передней панели и центральной консоли, карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Volkswagen Golf GTI получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают хорошей боковой поддержкой, хоть и несколько упругие. Предусмотрен и подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий

трансмиссионный тоннель.

На втором ряду места более, чем достаточно для двух взрослых пассажиров, а при необходимости здесь поместятся и трое. Объем багажника остался на прежнем уровне: 380 л в обычном состоянии и 1247 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Volkswagen Golf GTI расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света, спутниковую навигацию, аудиосистему, камеру заднего вида, адаптивный круиз-контроль и связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и контроля

полосы движения. Перечень опций пополнили трехзонный климат-контроль, панорамная крыша, 480-ваттная аудиосистема, парковочный автопилот. Также доступны системы определения усталости водителя и полуавтономного движения.

Как и ранее, хэтчбэк оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором. Мощность в базовом GTI выросла до 245 л. с., а позже появится еще и 290-сильная версия. Двигатель теперь более эластичен и тяговит в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 370 Н·м доступны всего при 1600 об/мин и в распоряжении вплоть до 4300 об/мин. Вместе с тем, «четверка» сохранила бодрый характер и очень быстро раскручивается. Роботизированная 7-ступенчатая трансмис-





сия с двумя сцеплениями DSG демонстрирует очень быстрые переключения передач. Volkswagen Golf GTI способен разогнаться до 100 км/ч за 6,2 с, а его максимальная скорость – 250 км/ч. При этом благодаря системе глушения двигателя при остановках расход топлива весьма умеренный – 7,0 л/100 км в смешанном цикле.

Поведение Golf GTI остается привычным, хотя некоторые изменения все же есть. Рулевое управление хэтчбэка стало острее и делает всего два оборота от упора до

упора. Недостаточная поворачиваемость уменьшена благодаря перенастроенному электронному дифференциалу XDS. Автомобиль уверенно держит траекторию и демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Конечно, его подвеска весьма упругая, но езду нельзя назвать слишком жесткой. Да и крены в поворотах стали меньше. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы с комфортным и спортивным режимами работы. Да и шумоизоляция салона очень хорошая, поэтому при 130 км/ч

внутри тихо. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию салона – при езде по автомагистрали внутри очень тихо.

Новый Volkswagen Golf GTI поступит в продажу в Европе с лета. Стоимость заряженного хэтчбэка стартует примерно с 35 тыс. евро. Вместе с ним появятся и собратья – 200-сильный дизельный GTD и 245-сильный заряжаемый гибрид GTE. Ну а позже ожидается полноприводной Golf R мощностью свыше 300 л. с.

Технические характеристики Volkswagen Golf GTI

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1370
Длина/ширина/высота, мм	4284/1789/1441
Колесная база, мм	2636
Колея передняя/задняя, мм	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	127
Объем багажника, л	380/1247
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 4700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	370 при 1600-4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	35 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Cadillac

спорт-седан по-американски



CT5-V

КАНАДСКИ





Традиционно заряженные версии моделей Cadillac обозначают буквой «V». Причем, спортивную палитру моделей постепенно расширяют и добавляют все новые модификации. Поскольку не так давно на смену модели CTS пришел новый Cadillac CT5, то теперь появился его заряженный вариант CT5-V.

Cadillac CT5-V – классический спортивный седан с длинным капотом, короткими свесами кузова и очень коротким багажником. Аркообразная крыша и высокая оконная линия добавляют профилю стремительности. Во внешнем виде преобладают традицион-

ные для Cadillac грани. Знакомая широкая решетка радиатора сочетается с изогнутыми светодиодными фарами. CT5-V узнается по трем воздухозаборникам в бампере, 19-дюймовым легкосплавным дискам и аэродинамическому обвесу. Кроме того, в крышку багажника интегрирован заостренный спойлер. У тоненьких Г-образных фонарей – прозрачные колпаки. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Cadillac CT5-V немного короче предшественника CTS – 4923 мм в длину, но при этом колесная база выросла до 2946 мм.

Весит автомобиль 1800 кг. Как и другие современные седаны марки, он использует новую заднеприводную платформу Alpha.

Салон декорирован кожей и алюминием, присутствуют даже карбоновые вставки. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Передняя панель напоминает распростертые крылья. Спортивный руль обшит перфорированной кожей. На нем – свыше 20 кнопок, отвечающих за управление аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Большие циферблаты спидометра и тахометра разделены крупным цветным дисплеем. В качестве опции предложена





система проецирования данных на лобовое стекло.

К наклоненной центральной панели крепится 10-дюймовый экран мультимедийной системы CUE. Он сенсорный, но для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно крупные и четко разделены. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для смартфона.

У рулевой колонки регулируются высота и вылет, а передние кресла оснащены электроприводом. Сиденья Cadillac CT5-V комфортабельные, но при этом обладают не-

плохой боковой поддержкой. В качестве опций предложены подогрев, а также вентиляция и функция массажа. На высоком центральном тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду стало больше места для ног и по мерам Е-класса оно очень щедрое. А вот запас над головой немного уменьшился из-за наклоненных задних стоек. К тому же, подушка дивана профилирована под два места. Да и багажник относительно небольшой, как для седана Е-класса – 337 л. Его крышку можно дополнить электроприводом с датчиком открытия.

Новый Cadillac CT5-V весьма богато оснащен: система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистему, парктроник, связь Bluetooth и Wi-Fi, камеру заднего вида и круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон. Среди опций – панорамная крыша, обогрев и электропривод руля, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы слежения за усталостью





водителя и полуавтономного вождения.

Заряженный седан будет предложен в двух версиях. Сначала дебютировал менее мощный вариант CT5-V с 3,0-литровым турбированным V6. Двигатель развивает 360 л. с. и обладает бодрым характером. Он быстро раскручивается, но при этом демон-

стрирует неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 550 Н·м крутящего момента достигаются с 2400 об/мин. С пробуксовкой при резком старте борется система Launch control. Благодаря ей Cadillac способен разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с. Максимальная скорость равна 270 км/ч.

Спортивная выхлопная система обеспечивает неплохое звуковое сопровождение. Вместе с тем седан достаточно экономичный – 13,1 л/100 км в городе и 9,0 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 10-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции, а



переключения происходят практически незаметно. Обязательным является дифференциал повышенного трения, а за доплату предложен полный привод.

Полноприводной Cadillac CT5-V демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, но он тяжелее и у него более выражена недостаточная поворачиваемость. Седан с задним приводом гораздо лучше маневрирует и

увлекательнее в управлении. Руль CT5-V точный и в меру информативный, а в спортивном режиме наполняется тяжестью. Подвеска более упругая, чем у стандартного седана, но зато это помогло уменьшить крены кузова. Улучшить комфорт езды помогают адаптивные амортизаторы. Шумоизоляция салона неплохая и при езде по автомагистрали внутри тихо. Тормоза Brembo

диаметром 345 мм спереди и 315 мм сзади обеспечивают хорошее замедление, хотя слишком резкие, как для большого седана.

Новый Cadillac CT5-V уже доступен для продажи в США и стоит там от 48 700 долларов. Тем временем уже идет разработка гораздо более мощного варианта с V8 под капотом.

Технические характеристики Cadillac CT5-V

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1800
Длина/ширина/высота, мм	4923/1882/1453
Колесная база, мм	2946
Колея передняя/задняя, мм	1595/1623
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	337
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2990
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	550 при 2400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62
Трансмиссия	
Тип привода	Задний или подключаемый полный
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	13,1
загородный цикл	9,0
смешанный цикл	11,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	48 700 – 61 600
Периодичность техобслуживания, км	20 000



вторая глава

Mercedes.



-Benz GLA

Представленный в 2013 году Mercedes-Benz GLA стал самой компактной моделью во вседорожной линейке немецкой марки. За семь лет выпустили около миллиона этих автомобилей, что является неплохим показателем. Теперь эстафету принимает второе поколение модели.

Если первый Mercedes-Benz GLA напоминал приподнятый хэтчбек A-Class, то его преемник теперь больше похож на вседорожник. Он прибавил сразу 10 см в высоту, а капот стал выше. В дизайне теперь преобладают раздутые поверхности, а линия крыши стала более покатой. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Раскосые фары являются светодиодными уже в базовой версии. У GLA выраженные колесные арки, а боковины стали менее рельефными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены стреловидные фонари.

Пусть GLA радикально изменился, он по-прежнему является родственником A-Class, ведь использует его платформу. Вседорожник стал чуть компактнее в длину (4410 мм), но при этом ширина и колесная база прибавили по 30 мм – до 1834 и 2729 мм, соответственно. Правда, автомобиль получился тяжелым – 1485 кг в базовой переднеприводной версии. Стандартными теперь являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 20 дюймов.

В базовой версии салон GLA декорирован искусственной кожей. Компоновка знакома по Mercedes-Benz A-Class. Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а у подсветки изменяется цвет (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Дисплей циф-



ровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. В зависимости от уровня оснащения их диагональ – 7,0 или 10,25 дюйма. За доплату данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

На центральной панели Mercedes-Benz GLA переключателей совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Также есть возможность заказать отдельную сенсорную панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Во всех версиях есть их подогрев. В версии AMG-пакетом установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Посадка выше, чем в модели прошлого поколения и примерно на 140 мм выше, чем в A-Class. Кроме того, улучшена обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. На нем установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.











На втором ряду Mercedes-Benz GLA пространство для ног прибавило 110 мм. К тому же, задние сиденья можно дополнить горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. А вот запас над головой уменьшен на 6 мм из-за большого угла наклона задних стоек крыши. Объем багажника увеличен до 435 л в обычном состоянии и 1430 л со сложенными задними сиденьями. Пятую дверь теперь за доплату можно дополнить электроприводом.

Начальное оснащение GLA включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую навигацию с голосовым управлением, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления, контроля полосы движения и определения усталости водителя. В самой

дорогой версии AMG Line Premium Plus добавлены камера заднего вида, электропривод передних сидений и пятой двери, Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов. За доплату доступны включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, а также системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат четыре двигателя. Начальный 1,3-литровый бензиновый турбомотор развивает 163 л. с. Выше в иерархии стоит 2,0-литровая «четверка» мощностью 224 л. с. Она работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговита, особенно на «низах». Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен с 1800 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость составляет 240 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 6,0 л/100 км. Есть и более мощный 306-сильный вариант этого мотора, который ставят на Mercedes-AMG GLA35.

Турбодизель объемом 2,0 л предложен в версиях на 150 и 190 л. с. В более мощном варианте 400 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1600 об/мин. Тяги вполне хватает для обгона на трассе. Он работает тихо и плавно. С ним динамика GLA не особо хуже, чем у 224-сильной версии: разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и способен развить 219 км/ч. В городе он расходует 6,1 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км.

Новая 8-ступенчатая трансмиссия с дву-



мя сцеплениями работает быстро и более плавно, хотя на малых скоростях толчки порой ощутимы. Базовые версии переднеприводные, но для 2,0-литровых двигателей доступен полный привод. Также можно выбрать вседорожный пакет с увеличенным со 143 до 200 мм клиренсом, принудительной блокировкой центральной муфты, специальным режимом трансмиссии и системой помощи на спуске. Такой GLA увереннее чувствует себя на легком бездорожье.

При езде по асфальтовым дорогам ощущаю, что ходовая настроена на комфорт. Подвеска стала более длинноходой и плавно поглощает большинство неровностей. Разве что с 20-дюймовыми дисками езда становится более упругой. Конечно, из-за увеличенной высоты выросли крены кузова в поворотах, но уменьшить их можно с помощью адаптивных амортизаторов. Расширенная колея способствует лучшей стабильности в поворотах, да и сцепление с дорогой

хорошее. Руль Mercedes-Benz GLA легкий и не самый информативный, особенно в околонулевой зоне. Зато улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише.

Новый Mercedes-Benz GLA уже продается в Европе. Там вседорожник стоит от 37 300 евро. Со временем линейку расширят сверхмощный 421-сильный вариант GLA45 AMG и заряжаемый гибрид.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLA

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1525	1595
Длина/ширина/высота, мм	4410/1834/1611	
Колесная база, мм	2729	
Колея передняя/задняя, мм	1605/1606	
Клиренс (дорожный просвет), мм	143	
Объем багажника мин/макс, л	435/1430	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1991	1950
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	224 при 5500	190 при 3800
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	350 при 1800-4000	400 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56	Дт/56
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	235/55 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	7,3
Максимальная скорость, км/ч	240	219
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,2	6,1
загородный цикл	6,0	4,9
смешанный цикл	7,1	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	37 300 – 44 500	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Porsche Turbo S

новое поколение
к юбилею

911





Porsche 911 Turbo является одним из пионеров внедрения турбонаддува на серийных автомобилях. Изначально в 1975 году его планировали выпустить лимитированной серией, но модель оказалась столь популярной, что производится до сих пор. К 45-летию Porsche 911 Turbo дебютировало уже седьмое его поколение, причем первым представили более мощный вариант Turbo S.

Porsche 911 – отличный образец консервативного подхода к дизайну. Его знакомый силуэт с изогнутой формой крыши, круглые фары и вогнутый капот остаются фирменными чертами модели на протяжении десяти-

тилетий. Конечно, теперь у 911 Turbo S матричные светодиодные фары и тоненькие фонари, растянутые на всю ширину кузова.

Новый Porsche 911 Turbo S можно узнать по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и боковинах, а также по большому выдвижному антикрылу. Аэродинамика, кстати, улучшена и обеспечивает до 170 кг прижимной силы. Кроме того, купе и кабриолет 911 Turbo традиционно отличаются раздутыми передними и задними крыльями, ведь его колея расширена. Стандартными являются 20-дюймовые передние и 21-дюймовые задние легкосплавные диски. У автомобиля также новая крышка капота

двигателя, но сам мотор теперь не виден – есть доступ только к заливным горловинам для масла и омывателя стекол. Из заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

Купе стало немного длиннее (4535 мм) и шире (1900 мм), а вот колесная база осталась прежней – 2450 мм. Также автомобиль потяжелел до 1640 кг, хотя в конструкции стало больше карбона и алюминиевых сплавов.

В отделке салона 911 Turbo S сочетаются кожа, алюминий и карбон. Светодиодная подсветка может менять цвет. На рулевое колесо вынесен переключатель режимов





езды. Компоновка салона покажется знакомой, а передняя панель выполнена в духе Porsche 911 70-80-х годов. Впрочем, комбинация приборов современная: по центру установлен циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри, а по бокам – два экрана с изменяемой конфигурацией. Очень необычно выглядит миниатюрный селектор трансмиссии.

Наклоненная центральная панель увенчана хронометром со счетчиком кругов, пройденных по гоночной трассе. Ниже установлен большой 10,9-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. Благодаря ему переключателей здесь

стало меньше, хотя теперь большинство настроек климат-контроля перенесли в меню. Также помимо обычных данных на экране может быть также отображена информация о давлении наддува или кривая крутящего момента.

Посадка в Porsche 911 Turbo S стала немного ниже. Передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Они комфортабельные и обладают отличной боковой поддержкой. Единственный подстаканник на центральном тоннеле выполнен съемным.

Сзади места не очень много, поэтому он больше подойдет для детей. При желании можно сложить сиденья и получится 264-ли-

тровый отсек для поклажи – неплохое дополнение к 128-литровому багажнику.

Комплектация включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики освещения и дождя, парктроник, спутниковую навигацию, аудиосистему Bose, связь Bluetooth, Wi-Fi и круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации PSM и технология автоматического торможения. Перечень опций расширили камеры кругового обзора, системы ночного видения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.







У Porsche 911 Turbo S – полностью новая оппозитная «шестерка» объемом 3,8 л с турбинами от экстремального 911 GT2. Мощность выросла до 650 л. с., а внушительные 800 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2500-4000 об/мин. Двигатель стал более тяговитым и отзывчивым, а о турбопаузе можно забыть. При этом мотор легко раскручивается до 7200 об/мин. Справиться с этой мощностью при резком старте помогает технология Launch control. Turbo S разгоняется до 100 км/ч за 2,7 с, а до 200 км/ч – за 8,9 с. Уверенный и практически равномерный разгон продолжается вплоть до 300 км/ч. Его предел в 330 км/ч легко достижим на автобане. С опциональным спортивным выхлопом звук мотора сочный и громкий.

Новый 8-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями PDK работает быстрее и более плавно. Также изменена полноприводная трансмиссия и больше тяги может передаваться на переднюю ось, что вкупе с новыми шинами размером 255/35 R20 спереди и 315/30 R21 сзади обеспечивает фантастическое сцепление с дорогой.

Вообще, новый Porsche 911 Turbo S стал еще более послушным и легко контролируемым, как для заднемоторной модели. Даже с отключенной системой стабилизации купе не спешит срывать в занос. Поворачиваемость близка к нейтральной: это заслуга системы изменения вектора тяги и управляемых задних колес. Руль стал еще острее и точнее, да и обратной связи у него хвата-



ет. Адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости помогли уменьшить крены в поворотах. Замедляется купе отлично благодаря увеличенным до 420 мм спереди и 390 мм сзади карбоново-керамическим тормозам.

Вместе с тем, Porsche 911 традиционно неплохо приспособлен для повседневного использования. В обычном режиме езда становится мягче, а поворачиваемые задние колеса уменьшить диаметр разворота и улучшить маневренность в городских усло-

виях. «Нос» при желании можно поднять на 40 мм для преодоления лежащих полицейских. Разве что новые шины слишком шумные. А благодаря технологии глушения мотора при остановках, расход топлива на удивление небольшой – 15,5 л/100 км в городском цикле и 8,6 л/100 км – в загородном.

Новый Porsche 911 Turbo S уже продается в Европе. Стоимость купе стартует с 216 400 евро, а кабриолета – с 230 тыс. евро. Позже появится менее мощный 911 Turbo.



Технические характеристики Porsche 911 Turbo S

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1640
Длина/ширина/высота, мм	4535/1900/1303
Колесная база, мм	2450
Колея передняя/задняя, мм	1583/1600
Клиренс (дорожный просвет), мм	106
Объем багажника, л	128+264
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3745
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	сзади, продольно
Расположение и количество цилиндров	Оппозитно, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	650 при 6750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	800 при 2500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/67
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, PTV
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 315/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,7
Максимальная скорость, км/ч	330
Расход топлива, л/100 км	
Городской цикл	15,5
Загородный цикл	8,6
Смешанный цикл	11,1
Стоимость автомобиля в Европе (евро)	216 400
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Разнообразный D-класс



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



Opel Insignia

Узкие фары Opel Insignia дополнены Г-образными ходовыми огнями



Toyota Camry

Большой «клюв» и огромный воздухозаборник – черты Toyota Camry нового поколения

В последние годы на украинском рынке наибольшим спросом пользуются вседорожники и недорогие модели. Впрочем, в десятке лидеров авторынка можно встретить, например, и большой седан Toyota Camry. По продажам он занимает первое место в D-классе, а его прямыми конкурентами являются Mazda 6 и Opel Insignia. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

У Mazda 6 – пропорции спортивного седана. Автомобиль отличается клиновидным профилем с длинным выпуклым капотом, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Фирменная широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими светодиодными фарами. «Плечи» седана расширены, а в крышку багажника интегрирован небольшой спойлер. Фонари Mazda 6 напоминают лепестки цветов и соединены хромированной накладкой.

В отличие от соперников, Opel Insignia является лифтбэком. Автомобиль отличается сдержанным дизайном. У него длинный капот, клиновидная оконная линия и слегка профилированные боковины, а линия крыши выполнена аркообразной. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и украшена хромированным молдингом с логотипом марки. По бокам от нее – продолговатые светодиодные фары с Г-образными ходовыми огнями. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова сзади расположены крупные фонари.

Toyota Camry нынешнего поколения выглядит гораздо выразительнее, чем предшественники. Во внешнем виде теперь преобладают плавные формы. Узкая решетка радиатора выполнена в виде клюва, а в переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Стреловидные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными, а оконная линия изогнута. Узкие фонари растянуты на крылья. В крышку багажника Camry интегрирован небольшой спойлер.

Автомобили сопоставимы по размерам: Insignia 4897 мм в длину, Camry – 4885 мм, а Mazda 6 – 4870 мм. Колесная база Mazda достигает 2830 мм, Opel – 2829 мм, а у Toyota – 2825 мм. Немецкий лифтбэк немного легче соперников: он весит 1472 кг, Mazda 6 – 1532 кг, а Camry – 1555 кг.

В салоне Mazda 6 господствует спортивный стиль, а в отделке преобладает кожа. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. По центру панели приборов находится спидометр, слева от него – тахометр,



У Mazda динамичный профиль с длинным капотом и покатой формой крыши



Opel самый длинный в тройке – 4897 мм



Toyota тяжелее соперников – 1555 кг



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



Пятая дверь Insignia дополнена заостренным спойлером



В багажник Camry интегрирован спойлер

а справа – указатель уровня топлива и цветной экран бортового компьютера. На центральной панели размещен новый 8,0-дюймовый дисплей навигационной системы. Он сенсорный, но навигация в меню может осуществляться и с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, а еще они рациональнее расположены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Обогревается и лобовое стекло. Они отлично удерживают спину, хотя довольно упругие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая «корма» несколько ограничивает обзор назад.

Внутри Opel Insignia неплохие материалы отделки. Передняя панель по форме напоминает распростерты крылья. Трехспицевый руль небольшой, а его обод выполнен скошенным снизу и обшит кожей. На приборной панели два циферблата соседствуют с цветным дисплеем, на который выведено изображение спидометра. Широкая центральная панель увенчана 7,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция подогрева. Посадка за рулем довольно низкая, но обзорность от этого не пострадала. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

В отделке салона Toyota использованы ткань и пластик. Трехспицевое рулевое колесо является multifункциональным и обшито кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы и украшены хромированными ободками, а по центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы Entune 3 с диагональю 7 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. У рулевой колонки Toyota Camry изменяются высота и глубина. Передние кресла остаются мягкими и комфортабельными, но при этом у них довольно неплохая боковая поддержка. Предусмотрены их электропривод и обогрев. Между передни-

ми сиденьями проходит высокий трансмиссионный тоннель с расположенным на нем подлокотником.

На втором ряду пространство для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаковое. А вот места над головой в Camry несколько большее, чем в «шестерке» и Insignia. Кроме того, салон Toyota немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Зато в Mazda задние кресла обогреваются. Объем багажника Toyota равен 493 л, Opel – 490 л, а Mazda – 480 л. В Insignia можно сложить задние сиденья, что увеличит объем 1450 л.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Mazda 6 2,5 Style+, Opel Insignia 1,5 Enjoy и Toyota Camry 2,5 Comfort. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, парктроником, аудиосистемой, датчиками дождя и света, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем, легкосплавными дисками, 6 подушками безопасности и системой стабилизации. Opel получил системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Под капотами автомобилей – четырехцилиндровые бензиновые двигатели. Атмосферный 2,5-литровый двигатель Mazda 6 является самым мощным – 192 л. с. при 5700 об/мин. Максимальный крутящий момент в 256 Н·м достигается при 3250 об/мин. «Четверка» отличается тишиной работы, хотя при этом у него бодрый характер. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро и плавно. Седан демонстрирует лучшую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с и развивает 223 км/ч. А благодаря системе глушения мотора при остановках расход топлива небольшой: 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,4 л/100 км – на шоссе. «Шестерка» еще может быть оснащена 2,0-литровым 165-сильным бензиновым двигателем.

Opel Insignia оснащен 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 165 л. с. У него бодрый нрав и он быстро раскручивается, а тяга в среднем диапазоне оборотов весьма приличная. Пиковый крутящий момент в 250 Н·м, но доступен при 2000-4500 об/мин. «Четверка» работает тихо и без вибраций. Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость – 218 км/ч. Opel наиболее экономичный из трех автомобилей: 7,5 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на шоссе. Также автомобиль предлагают с 2,0-литровым 170-сильным турбодизелем.

Мотор Toyota имеет рабочий объем в 2,5 л и является атмосферным. Он развивает 181 л. с. при 6000 об/мин и является высокооборотистым. Пиковые 231 Н·м крутя-



Передняя панель Mazda по форме напоминает крыло



Циферблаты приборов Opel разделены цифровым спидометром



Центральная панель Toyota стала ассиметричной



Задние кресла Mazda 6 получили подогрев



В Insignia ограниченное пространство над головой сзади



В Camry сзади достаточно места для ног и над головой

щего момента доступны только при 4100 об/мин, поэтому на «низах» тяги не всегда хватает и нужно раскручивать двигатель. Впрочем, он работает очень тихо, а передачи в 6-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются практически незаметно, но весьма быстро. Динамика Седан разгоняется до 100 км/ч за 9,7 с и развивает 210 км/ч. А вот «аппетит» у автомобиля самый большой – 11,5 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – на трассе. Впрочем, есть и более экономичная альтернатива – 218-сильный гибрид Toyota Camry.

Mazda 6 всегда отличалась хорошо настроенной ходовой и демонстрирует наиболее интересную управляемость. Руль седана – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. «Шестерка» мало крепится в поворотах, хотя при этом слишком жестким его не назовешь. Серьезно дают о себе знать только глубокие выбоины. На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

У Insignia настройки ходовой являются собой баланс между комфортом и управляемостью. Его подвеска мягче, чем у Mazda, а потому лучше справляется с дорожными неровностями, даже несмотря на 17-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. Руль лифтбэка точный и приятно наполнен тяжестью, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне довольно тихо.

У Toyota Camry традиционно приоритетом является комфорт, поэтому мягкая подвеска без особых проблем справляется с неровностями. Шумоизоляция салона очень хорошая, а потому внутри очень тихо. Вместе с тем, инженеры постарались улучшить и управляемость седана. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая двухрычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в поворотах. Крены относительно небольшие, хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость проявляется гораздо реже. Руль стал точнее и приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости.

Opel Insignia 1,5 Enjoy дешевле соперников – 728 900 гривен. Также лифтбэк привлекает трансформируемым багажником и экономичностью. Mazda 6 2,5 Style+ стоит 768 100 гривен, а его преимущества – динамика и управляемость. Цена Toyota Camry 2,5 Comfort – 773 375 гривен, а его преимущество – комфортабельная подвеска.



Объем багажника Mazda – 480 л

У Opel в распоряжении – 490 л

Багажник Toyota чуть больше,
чем у соперников – 493 л

Технические характеристики

Модель	Mazda 6	Opel Insignia	Toyota Camry
Тип кузова	седан	лифтбэк	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5	5/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1532	1472	1555
Длина/ширина/высота, мм	4870/1840/1450	4897/1863/1455	4885/1840/1445
Колесная база, мм	2830	2829	2825
Колея передняя/задняя, мм	1595/1585	1607/1610	1580/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	165	160	155
Объем багажника мин/макс, л	480	490/1450	493
Диаметр разворота, м	12,0	11,8	12,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2488	1490	2494
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 5700	165 при 5600	181 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	256 при 3250	250 при 2000-4500	231 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, EBA, VSC
Размер шин	225/55 R17	215/60 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,1	9,4	9,7
Максимальная скорость, км/ч	223	218	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,8	7,5	11,5
загородный цикл	5,4	5,3	6,4
смешанный цикл	6,7	6,1	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	768 100	728 900	773 375
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение компактных вседорожников



Hyundai Kona

Hyundai Kona привлекает «двухэтажной» оптикой



Jeep Renegade

«Зубастая» решетка радиатора и круглые фары – фирменные черты Jeep Renegade



Mazda CX-3

Радиаторная решетка Mazda CX-3 напоминает улыбку

Сегмент компактных вседорожников постоянно расширяется, ведь спрос на них растет из года в год. Постепенно эти модели появляются на украинском рынке, ведь у нас они очень популярны. Так, недавно в Украине начали продавать бензиновую версию Hyundai Kona. Ее конкурентами являются Jeep Renegade и Mazda CX-3.

Новый Hyundai Kona сразу обращает на себя внимание нестандартным дизайном. У вседорожника серьезно раздутые крылья и профилированные боковины, предусмотрен и выраженный пластиковый обвес. Светодиодная передняя оптика выполнена «двухэтажной». Сверху размещены узкие ходовые огни и указатели поворотов, а снизу – фары головного света. Широкая трапецевидная решетка радиатора выполнена в традиционном стиле Hyundai. В профиль автомобиль выглядит динамично благодаря ниспадающей форме крыши. На крыше установлен большой спойлер, а фонари также размещены в два уровня: лампы заднего хода установлены отдельно в бампере.

Обновленный недавно Jeep Renegade выделяется на фоне соперников благодаря классическому вседорожному дизайну и двухобъемному профилю. У него малые углы наклона стоек крыши и выраженные расширенные колесные арки. Передняя часть выдержана в традиционном стиле Jeep: фирменная «зубастая» решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Оригинальные квадратные фонари дополнены X-образным узором – как на канистрах для топлива.

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

Mazda самый крупный в тройке – достигает 4275 мм в длину против 4236 мм у Jeep и 4165 мм – у Hyundai. А вот самая большая колесная база у Kona – 2600 мм тогда, как у Renegade и CX-3 – по 2570 мм. Японский автомобиль ощутимо легче соперников – 1292 кг против 1401 кг у корейского вседорожника и 1418 кг – у американского.

Салон Hyundai Kona декорирован кожей. Внутри преобладает лаконичный стиль, а многие детали в салоне знакомы по хэтчбэку Hyundai i30. В частности, у него позаимствовано трехспицевое рулевое колесо. Большие циферблаты приборов разделены



У Hyundai самая большая колесная база – 2600 мм



Jeep выше соперников – 1697 мм



Mazda ощутимо легче конкурентов – 1292 кг



Заднее стекло Кона прикрыто спойлером



Фонари Renegade напоминают топливные канистры



Фонари CX-3 высоко посажены

цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. К широкой центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного и они достаточно крупные. Рулевая колонка Hyundai Kona регулируется по углу наклона и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Передние сиденья комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Они обогреваются, как и руль. Посадка достаточно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфона.

Отделка салона Jeep Renegade разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 («с 1941 года»). Ниже установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а водительское кресло оснащено электроприводом. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты. Предусмотрен и их подогрев. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом.

Mazda внутри декорирована кожей, присутствуют и накладки «под карбон». Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают реактивные двигатели. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место – у циферблата тахометра, внутри которого – небольшой цифровой спидометр. По бокам – два экрана, на которые выведены остальные показания. Данные проецируются и на лобовое стекло. К центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MZD-Connect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, они крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка Mazda CX-3 регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом. Они хорошо удерживают спину и при этом комфортабельные. Кресла, как и руль, обогреваются. Узкое заднее стекло несколько ограничивает обзорность при парковке. На высоком центральном тоннеле установлен подло-

котник, прячущий внутри бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места над головой в Jeep. В Renegade и CX-3 пространства для ног несколько больше, чем в Kona. Зато у корейского вседорожника самый широкий салон, хотя во всех трех автомобилях сзади все же комфортнее двоим пассажирам. Кроме того, багажник Hyundai несколько больше, чем у соперников – 361 л против 350 л у CX-3 и 351 л – у Renegade. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1143, 1260 и 1297 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Hyundai Kona 1,6 Top, Jeep Renegade 1,3 Limited и Mazda CX-3 2,0 Style+. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, системой стабилизации, парктроником, аудиосистемой, круиз-контролем и связью Bluetooth. Kona и CX-3 также оснащены системой доступа без ключа, камерой заднего вида, датчиками дождя и света. У «американца» 7 подушек безопасности тогда, как у «японца» и «корейца» – по 6. Mazda и Hyundai также получили системы автоматического торможения и контроля полосы движения, а у CX-3 есть еще и технология мониторинга «слепых» зон.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Hyundai Kona – 1,6-литровый турбодвигатель мощностью 177 л. с. Тяги у мотора достаточно, ведь максимальный крутящий момент составляет 265 Н·м при 1500–4500 об/мин. Обгон на трассе легко совершается без понижения передачи. Характер «четверки» спокойный, а работает она довольно тихо. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения. Динамика лучшая из трех авто: 7,9 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. При этом автомобиль еще и весьма экономичный: 8,0 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км на трассе. Вседорожник у нас также доступен с 1,0-литровым 120-сильным турбомотором, а еще в полностью электрическом исполнении мощностью 204 л. с.

Мотор Jeep Renegade объемом 1,3 л также оснащен турбонаддувом и развивает 180 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» отличается резвым характером и быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 270 Н·м доступен уже при 1850 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия радует плавностью работы. Jeep демонстрирует неплохую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с и достигает 201 км/ч. Расход топлива составляет 8,6 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе.

В отличие от соперников, под капотом Mazda CX-3 – 2,0-литровый атмосферный мотор. Он развивает 150 л. с. при 6000 об/мин,



К центральной панели Hyundai сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей



Выпуклая центральная панель Jeep сверху украшена надписью Since 1941



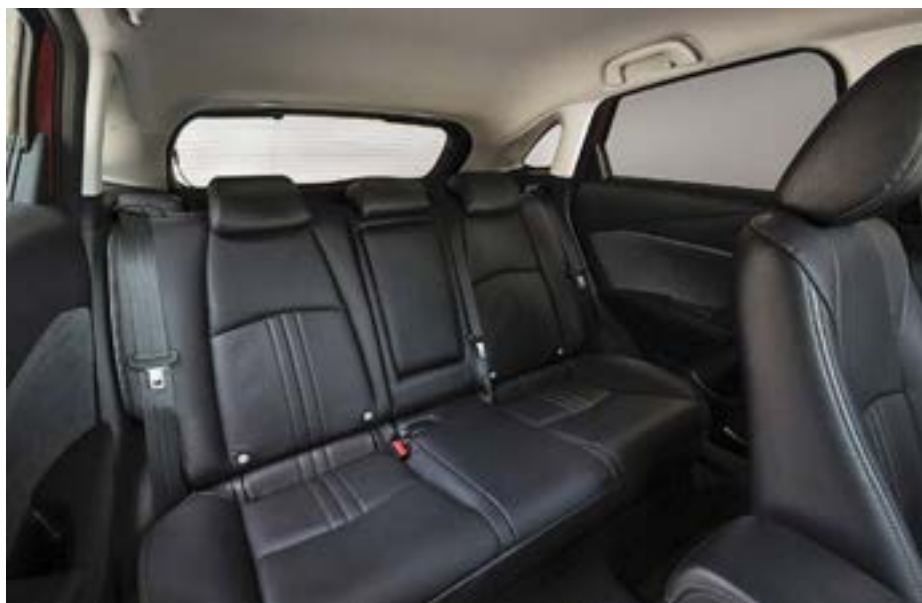
Тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями



В Кона сзади немного места для ног



В Renegade очень щедрое пространство над головой



В CX-3 сзади комфортнее двоим пассажирам

но проигрывает турбодвигателям в тяговитости на малых оборотах, ведь пиковые 204 Н·м крутящего момента доступны только при 2800 об/мин. Он быстро раскручивается и работает весьма тихо. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. У CX-3 разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а его максимальная скорость – 195 км/ч. Зато этот мотор довольно экономичный – 7,7 л/100 км в городе и 6,1 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 120-сильный вариант этого мотора.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Jeep выгодно отличается на фоне соперников благодаря высокому (198 мм) клиренсу и лучшей проходимости. А еще он получил технологию помощи на крутом спуске. Дорожный просвет Hyundai равен 170 мм, а Mazda – 160 мм.

Hyundai Kona демонстрирует неплохое сцепление с дорогой, но он довольно тяжелый для своих размеров, а потому часто ощутима недостаточная поворачиваемость. Руль точный и наполнен тяжестью, но не самый информативный. Вседорожник мало кренится в поворотах, однако за это приходится расплачиваться довольно упругой ездой. Зато Kona самый маневренный: диаметр разворота составляет 10,2 м против 10,6 м у CX-3 и 11,1 м у Renegade. Весьма неплохо выполнена и шумоизоляция, поэтому при езде по автомагистрали в салоне тихо.

Ходовая Jeep больше настроена на комфортную езду. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда, длинноходная подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Курсовая устойчивость вседорожника не вызывает вопросов. Однако, на больших скоростях в угловатом автомобиле дают о себе знать аэродинамические шумы.

На асфальте Mazda CX-3 проявляет себя лучшим самым образом и демонстрирует отличную управляемость. Его рулевое управление с электроусилителем острое и точное, а также достаточно информативное. Подвеска короткоходная и езда довольно упругая, а еще установлены 18-дюймовые шины (у соперников они 17-дюймовые), поэтому дорожные неровности ощутимы. Но зато крены кузова в поворотах небольшие. Технология G-Vectoring Control помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой хорошее. На больших скоростях в салоне тихо.

Mazda CX-3 2,0 Style+ самая доступная в тройке – 808 тыс. гривен. При этом, у вседорожника наиболее богатая комплектация. Hyundai Kona 1,6 Тор стоит 834 700 гривен и привлекает динамикой и более вместительным багажником. Jeep Renegade 1,3 Limited дороже соперников – 876 850 гривен, но зато у него самые лучшие вседорожные способности.



**Багажник Hyundai чуть больше,
чем у соперников – 361 л**

Объем багажника Jeep – 351 л

У Mazda в распоряжении – 350 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Kona	Jeep Renegade	Mazda CX-3
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1401	1418	1292
Длина/ширина/высота, мм	4165/1800/1568	4236/1806/1697	4275/1765/1535
Колесная база, мм	2600	2570	2570
Колея передняя/задняя, мм	1559/1568	15470/1540	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	198	160
Объем багажника мин/макс, л	361/1143	351/1297	350/1260
Диаметр разворота, м	10,2	10,6	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	1332	1998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 5500	180 при 5750	150 при 6000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	265 при 1500	270 при 1850	204 при 2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/48	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R17	215/60 R17	215/50 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9	8,5	9,6
Максимальная скорость, км/ч	210	201	195
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,0	8,5	7,7
загородный цикл	6,0	6,5	6,1
смешанный цикл	6,7	7,2	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	834 700	876 850	808 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Компактные вседорожники для города



DS3 Crossback

Оптика DS3 Crossback – светодиодная и матричная



Ford EcoSport

Передняя часть Ford EcoSport полностью изменена



Seat Arona

Узкая радиаторная решетка Seat Arona сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

Далеко не все модели повышенной проходимости в наши дни оснащены полным приводом. Компактные городские вседорожники нередко выпускают с передним приводом, причем некоторым автомобилям полный привод недоступен даже за доплату. К таким моделям относится новый DS3 Crossback, только появившийся на украинском рынке. Его конкурентами являются Ford EcoSport и Seat Arona.

DS3 Crossback отличается выразительным и элегантным внешним видом. В дизайне преобладают плавные формы. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными матричными фарами. Капот и боковины выполнены профилированными, а дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при разблокировке автомобиля. Центральные стойки крыши похожи на акулий плавники. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Расширенные задние крылья подчеркнуты узкими фонарями, соединенными хромированной накладкой. В задний бампер интегрированы широкие выхлопные трубы.

Ford EcoSport – старожил в этой тройке и вскоре его заменит модель Puma. У вседорожника подтянутый атлетичный профиль с короткими свесами кузова, рельефными боковинами и раздутыми колесными арками. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Оптика головного света ксеноновая, а ходовые огни – светодиодные. Капот довольно высокий, нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены стреловидные фонари.

Дизайн Seat Arona выдержан в фирменном граненом стиле испанской марки. Небольшая трапециевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта черными защитными накладками. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными, а на крыше установлен немаленький спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные стреловидные фонари.

Автомобили схожие по размерам: длина DS достигает 4118 мм, Ford – 4096 мм, а Seat – 4138 мм. Колесная база DS3 Crossback равна 2558 мм, EcoSport – 2519 мм, а Arona – 2564 мм. Ford весит больше соперников – 1349 кг против 1165 кг у Seat и 1280 кг – у DS3.

Салон DS3 Crossback декорирован алькантарой, а рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито кожей. Приборной панелью служит 7,0-дюймовый дисплей. Необычно смотрится изогнутый селектор трансмиссии, а возле него размещены кнопки электростеклоподъемников. Центральная панель увенчана большим сенсорным экраном с диагональю 10,2 дюйма. Переключатели блоков аудиосистемы и



Центральные стойки DS выполнены в виде акулий плавников



Ford заметно тяжелее соперников - 1349 кг



Seat самый легкий в тройке - 1165 кг



Фонари DS3 Crossback соединены хромированной накладкой



Стреловидные фонари подчеркивают заднюю часть автомобиля



Пятая дверь Arona выполнена рельефной

климат-контроля сгруппированы в оригинальные ромбы, причем часть кнопок – сенсорные. Интересно, что кондиционер включается клавишей, а вот температура настраивается через меню мультимедиа. Посадка за рулем не слишком высокая, хотя обзорность неплохая. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, достаточно широкий и диапазон настроек у водительского кресла. Передние сиденья очень мягкие и комфортабельные, а боковая поддержка при этом неплохая. Предусмотрен и подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

В отделке салона Ford EcoSport пластик разбавлен черными лакированными вставками. Обшитое кожей трехспицевое рулевое колесо позаимствовали у старшего Куга. Крупные циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. К центральной панели крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 8 дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены. Перчаточный ящик оснащен функцией охлаждения. У рулевой колонки Ford EcoSport регулируются угол наклона и вылет, а у водительского кресла изменяется высота в базовой версии. Посадка во вседорожнике выше, чем у соперников, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Кресла комфортабельные, а их спинки обеспечивают хорошую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, как и руль. Центральный подлокотник прячет удобное отделение для мелкой поклажи.

В салоне Seat Arona заметно влияние родственного хэтчбека Ibiza: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Крупные циферблаты приборов разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. В традициях Seat центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. Подсветка кнопок – эмоциональная, ярко-красная. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья достаточно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног примерно одинаковое во всех трех автомобилях. В Ford места над головой больше всего, а вот в DS запас небольшой. У EcoSport задние сиденья получили горизонтальную

регулировки и изменяемый угол наклона спинки. У Arona самый большой багажник – 400 л против 350 л у DS3 Crossback и 320 л у EcoSport. Со сложенными задними сиденьями получается 1280, 1050 и 1238 л, соответственно. Пятая дверь Ford открывается в сторону.

В сравнении участвуют самые дорогие версии моделей – DS3 Crossback 1,2 Performance Line, Ford EcoSport 1,0 EcoBoost ST-Line Plus и Seat Arona 1,0 TSI Xcellence. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, климат-контролем, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, датчиками света и дождя, парктроником, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У DS и Ford есть система бесключевого доступа. Crossback оснащен технологией автоматического торможения, а EcoSport – системами контроля «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. У Arona 2 подушки безопасности, а у его соперников – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми трехцилиндровыми турбомоторами. Новый DS3 Crossback пока предложен в Украине только с 1,2-литровым двигателем мощностью 130 л. с. Он не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: у самой мощной версии максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен с 1750 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно. Динамика лучшая в тройке: автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с и способен развить 196 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 5,8 л/100 км, а в загородном – 4,3 л/100 км.

Ford EcoSport укомплектован 1,0-литровым турбомотором EcoBoost, развивающим 125 л. с. Двигатель достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов: максимальный крутящий момент в 170 Н·м доступен всего с 1400 об/мин и в распоряжении вплоть до 4500 об/мин. Он обладает бодрым характером и быстро раскручивается, однако по мере роста оборотов становится громким. Трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует быстрые реакции. Правда, из-за большого веса динамика хуже, чем у соперников – 11,6 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. Да и расход топлива побольше, чем у конкурентов – 7,3 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км – в на шоссе.

Турбомотор Arona объемом 1,0 л выдает 115 л. с. и обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Он достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, однако турбопауза у него более выражена, чем у двигателей соперников. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный.



Показания приборов DS выведены на дисплей



Приборы Ford разделены цветным экраном бортового компьютера



Центральная панель Seat повернута к водителю



В DS3 Crossback сзади немного места над головой



Сзади в EcoSport больше всего места над головой



Салон Arona самый широкий

Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Seat демонстрирует неплохую динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. К тому же, он является довольно экономичным: 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – на трассе. В Украине для Seat также доступен 1,6-литровый 95-сильный турбодизель.

Из трех моделей только Ford выпускают с полным приводом, но у нас эта версия не продается. У него, кстати, и клиренс самый большой – 190 мм против 175 мм у Seat и 160 мм – у DS.

Ходовая DS3 Crossback более ориентирована на комфорт. Она мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно даже с 18-дюймовыми низкопрофильными шинами. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Руль точный и легкий, но не самый информативный. Зато довольно неплохая шумоизоляция, а потому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Шасси Ford EcoSport при последнем обновлении немного перенастроили, что улучшило его управляемость. Рулевое управление с электроусилителем точное и радует информативностью. Сцепление с дорогой неплохое так же, как и курсовая устойчивость. Подвеска вседорожника в меру мягкая и длинноходая, что положительно отображается на комфорте езды. Правда, и кренится высокий автомобиль довольно-таки ощутимо. Кроме того, на скорости 110 км/ч у высокого автомобиля проявляются аэродинамические шумы. Зато сцепление с дорогой хорошее, а диаметр разворота самый маленький в тройке – 10,6 м против 10,7 м у Arona и 10,8 м у DS3.

У Seat традиционно в приоритете управляемость и он больше заинтересует активных водителей. Рулевое управление точное, хотя и чересчур легкое. Система XDS имитирует дифференциал повышенного трения и позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато вседорожник очень мало кренится в поворотах. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри достаточно тихо.

Seat Arona 1,0 TSI Xcellence самый доступный из трех автомобилей – 584 700 гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Ford EcoSport 1,0 EcoBoost ST-Line Plus стоит 653 400 гривен и отличается богатым оснащением. Цена DS3 Crossback 1,2 Performance Line – 687 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника DS – 350 л

У Ford в распоряжении – 320 л

Багажник Seat самый большой – 400 л

Технические характеристики

Модель	DS3 Crossback	Ford EcoSport	Seat Arona
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1280	1349	1165
Длина/ширина/высота, мм	4118/1791/1534	4096/1765/1713	4138/1780/1552
Колесная база, мм	2558	2519	2564
Колея передняя/задняя, мм	1542/1551	1519/1524	1486/1503
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	190	175
Объем багажника мин/макс, л	350/1050	320/1238	400/1280
Диаметр разворота, м	10,8	10,6	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	998	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 5500	125 при 6000	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	230 при 1750	170 при 1400-4500	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/52	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R18	205/50 R17	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2	11,6	10,0
Максимальная скорость, км/ч	196	180	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,8	7,3	5,8
загородный цикл	4,3	5,4	4,6
смешанный цикл	4,8	6,1	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	687 000	653 400	584 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Современный В-класс



Ford Fiesta

Решетка радиатора Ford Fiesta
напоминает улыбку



Opel Corsa

Фары Opel Corsa – полностью
светодиодные



Skoda Fabia

На «носу» Skoda Fabia – крупный
логотип марки

Хетчбэки В-класса стабильно попадают в списки моделей-лидеров продаж на европейском континенте. Они недорогие, компактные, экономичные и маневренные в городских условиях. В Украине эти автомобили также пользуются спросом и, несмотря на карантин, на рынке появляются новые модели вроде Opel Corsa шестого поколения. Мы решили сравнить новичка с хорошо знакомыми Ford Fiesta и Skoda Fabia.

Ford Fiesta пережил смену поколений несколько лет назад. Автомобиль привлекает динамичным профилем с большим углом наклона лобового стекла, приподнятой задней частью и клиновидной оконной линией. У него рельефные боковины и расширенные колесные арки. Решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются каплевидные фары. Версия Active отличается еще и скромным пластиковым обвесом в нижней части кузова и рейлингами для багажника на крыше. Заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а ниже находятся продолговатые фонари.

Новый Opel Corsa радикально изменился внешне. Его капот стал длиннее, свесы кузова – короче, а у лобового стекла уменьшен угол наклона. Узкая решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Раскосые фары светодиодные уже в базовой версии. Боковины и пятая дверь стали более рельефными, а задние стойки разделены черными вставками, что создает эффект «парящей» крыши. Задний спойлер стал крупнее, а продолговатые фонари расположили чуть выше.

Skoda Fabia недавно прошла модернизацию. Автомобиль отличается граненым дизайном и силуэтом с малыми углами наклона стоек крыши. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Фирменная решетка радиатора стала чуть крупнее, а фары теперь стреловидные и дополнены светодиодными ходовыми огнями. На «носу» размещен логотип Skoda. В переднем бампере заметен немаленький воздухозаборник. Сзади немного освежены фонари. Пятая дверь прикрыта спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда со специальной шкалой для измерения глубины протектора шин.

По меркам В-класса автомобили довольно-таки крупные. Ford достигает 4068 мм в длину, Opel – 4060 мм, а Skoda – 3992 мм. У Corsa самая большая колесная база – 2538 мм против 2493 мм у Fiesta и 2455 мм – у Fabia. Чешский хетчбэк легче соперников – 1164 кг тогда, как немецкий автомобиль весит 1233 кг, а американский – 1284 кг.

Отделка салона Ford Fiesta щедро разбавлена оранжевыми вставками и черными лакированными деталями. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены



У Ford предусмотрен небольшой пластиковый обвес



У Opel самая большая колесная база – 2538 мм



Fabia отличается граненым дизайном



У Fiesta довольно крупные фонари



Пятая дверь Corsa стала рельефной



По краям кузова Skoda установлены небольшие фонари

наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями уровня топлива в баке и температуры двигателя. К центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водителя сиденья. Передние кресла комфортабельные и обладают отличной боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, как и лобовое стекло. Высокая посадка и увеличенное заднее стекло обеспечивают хорошую обзорность.

В салоне Opel Corsa улучшены материалы отделки, и стало больше лакированных вставок. Рулевое колесо обшито кожей. Обращает на себя внимание нестандартный изогнутый селектор автоматической трансмиссии. В отличие от соперников, у Corsa цифровая панель приборов – пока это редкость в В-классе. Рельефная центральная панель повернута к водителю и увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится небольшая ниша с USB-портом. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водителя кресла. Передние сиденья комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Посадка за рулем довольно низкая, а задние стойки крыши толстые, поэтому немного страдает обзор. Центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

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

На втором ряду пространство для ног в Opel несколько больше, чем у соперников. А вот над головой просторнее всего в Skoda. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Fabia обладает более вместительным багажником – 330 л против 311 л у Corsa и 309 л – у Fiesta. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 1118 и 1093 л, соответственно.

Для сравнения выбрали версии моделей примерно одинаковой стоимости – Ford Fiesta 1,0 EcoBoost Active, Opel Corsa 1,2 Elegance и Skoda Fabia 1,0 TSI Style. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, аудиосистема, связь Bluetooth, 6 подушек безопасности и система стабилизации. Fabia оснащена кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. У Corsa также есть круиз-контроль, парктроник, камера заднего вида, датчики света и дождя. Ford и Opel получили систему контроля полосы движения, а в немецком автомобиле также есть технологии автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми трехцилиндровыми турбомоторами. Под капотом Fiesta – 1,0-литровый двигатель EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на малых оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. А 6-трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 12,8 с, а максимальная скорость составляет 177 км/ч. Расход топлива у него чуть больше, чем у соперников – 7,8 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном.

Двигатель Opel объемом 1,2 л самый мощный в тройке – 130 л. с. Он не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен с 1750 об/мин. Мотор работает на удивление тихо, да и вибрации не ощутимы. Под стать ему и 8-ступенчатый «автомат», демонстрирующий плавные переключения. Динамика лучше, чем у соперников: хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 5,5 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на трассе. В Украине также доступен 75-сильный вариант этого двигателя.

Skoda оснащена 1,0-литровым турбомотором мощностью 110 л. с. Он обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощутима турбопауза. Двигатель довольно громкий, а вот вибраций немного. Он быстро набирает обороты и достаточно



Отделку салона Ford разбавляют яркие вставки



Показания приборов Opel выведены на дисплей



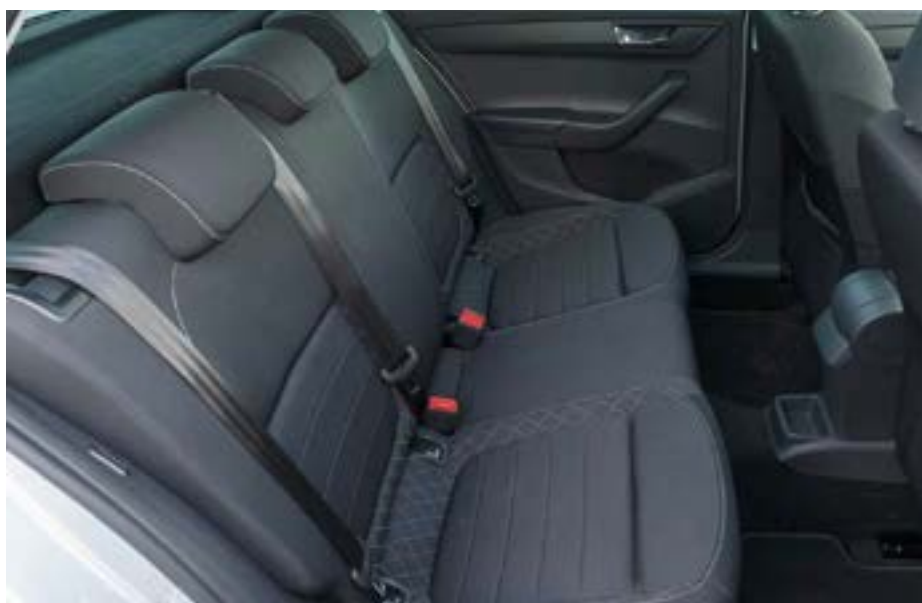
Циферблаты приборов Fabia выполнены в классическом стиле



На втором ряду Ford довольно просторно



В Opel сзади больше всего места для ног



На втором ряду Skoda – самое щедрое пространство над головой

эластичный. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и способствует неплохой динамике. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. Расход топлива самый маленький в тройке: 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на трассе. На украинском рынке также предлагают 95-сильную версию этого мотора и 1,6-литровую 110-сильную атмосферную «четверку».

Ford Fiesta привлекает отличной управляемостью, его однозначно создавали для активных водителей. Рулевое управление хэтчбэка оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Расширенная колея способствует лучшей устойчивости в виражах. Автомобиль отлично чувствует себя на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость практически отсутствует – это заслуга технологии векторизации тяги Electronic Torque Vectoring Control. Кузов мало кренится в виражах, но подвеска в версии Active довольно мягкая и длинноходная. Хорошая и шумоизоляция, что ощутимо на больших скоростях.

Новый Opel Corsa стал интереснее в управлении. Его центр тяжести понизили, а руль сделали острее, хотя он по-прежнему не очень информативный. Хэтчбэк неплохо маневрирует на малых скоростях и меньше, чем предшественник, кренится в поворотах благодаря пониженному центру тяжести. Правда, и подвеска стала чуть более упругой, хотя езда все равно остается довольно комфортабельной. Также существенно улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише.

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

Opel Corsa 1,2 Elegance самый доступный в тройке – 504 500 гривен. При этом у него наиболее богатая комплектация и самая лучшая динамика. Skoda Fabia 1,0 TSI Style стоит 515 500 гривен, а ее сильные стороны – экономичность и вместительный багажник. Цена Ford Fiesta 1,0 EcoBoost Active – 524 900 гривен, а его преимущество – хорошая управляемость.



Объем багажника Fiesta – 309 л

У Corsa в распоряжении – 311 л

Багажник Fabia самый большой – 330 л

Технические характеристики

Модель	Ford Fiesta	Opel Corsa	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1284	1233	1164
Длина/ширина/высота, мм	4068/1735/1498	4060/1745/1433	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2493	2538	2455
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1500/1500	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	130	141
Объем багажника мин/макс, л	303/1093	309/1118	330/1150
Диаметр разворота, м	10,0	10,8	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1199	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6500	130 при 5500	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	170 при 1500-4000	230 при 1750	200 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42	Аи-95/40	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/45 R175	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,8	8,7	9,8
Максимальная скорость, км/ч	177	208	196
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,8	5,5	5,4
загородный цикл	5,1	4,2	4,1
смешанный цикл	6,1	4,7	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	524 900	504 500	515 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Первенец SEAT 1400 1953 года



автомобили с южным характером



SEAT

SEAT



SEAT 600 1957 года

Испания не входит в число мировых лидеров автопромышленности, но автомобили там строили еще сто лет назад. В свое время роскошные Hispano-Suiza и скоростные Pegaso пользовались спросом у европейской элиты. Но это была мелкосерийная продукция, а по-настоящему массовыми стали автомобили SEAT. В этом году испанская компания празднует свое 70-летие.

История SEAT берет начало в конце 40-х, когда у испанской власти родилась идея создать национальную автомобильную марку. Переговоры велись с Volkswagen и Fiat, и именно итальянский концерн был выбран в качестве партнера, ведь в 30-х он уже построил автозавод в Испании.

О создании компании SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo «Испанское сообщество легковых автомобилей для туризма») объявили 9 мая 1950 года и практически сразу в пригороде Барселоны



Четырехдверный SEAT 800 разработали своими силами



Заряженный SEAT 600 Abarth

SEAT 1500 1963 года



Мартореле началось строительство завода. Место выбрали не зря – предприятие расположилось в свободной экономической зоне, что позволило сэкономить на налогах. В новый проект инвесторы вложили 600 млн. песет (3,6 млн. евро по современному курсу).

Три года спустя, 5 июня 1953 года с конвейера сошел первенец SEAT 1400 – лицензионная версия модели Fiat 1400. Седан среднего класса длиной 4,2 м отличался современным на то время обтекаемым дизайном от Данте Джакозы, а 1,4-литровый 44-сильный мотор позволял развивать 120 км/ч.

Поначалу автомобили полностью собирали из итальянских комплектов, но со временем локализацию довели до 93%. Ежегодно предприятие выпускало примерно по 10 тыс. автомобилей в год. Постепенно мощность подняли до 50, а затем – и до 58 л. с.

Впрочем, SEAT 1400 не был доступным среднестатистическому испанцу – страна хоть и не принимала участие во Второй мировой войне, но сильно пострадала от войны гражданской. Поэтому в 1957 году было решено запустить в производство более доступный Fiat 600.



SEAT 850 Sport Spider 1969 года

Нетрудно догадаться, что новинку назвали SEAT 600. Недорогая модель стала гораздо популярнее – маленький автомобиль с расположенным сзади 19-сильным мотором стал по-настоящему культовым – до 1973 года выпустили около 800 тыс. машин. Со временем появился кабриолет со сдвижной крышей.

Также на базе автомобиля испанские инженеры своими силами создали четырехдверную версию SEAT 800 (у Fiat такого варианта не было) с более мощным 21-сильным мотором. Представили и заряженные модификации от Abarth мощностью до 110 л. с. – они развивали 215 км/ч.

В 1963 году на смену модели 1400 пришел



SEAT 124 - испанский брат Жигулей



SEAT 124 Sport 1970 года



SEAT 133 1974 года



SEAT 1200 Sport - первая самостоятельная модель марки



SEAT 128 1976 года



Папамобиль SEAT Panda

новый SEAT 1500. Он был построен на базе Fiat 2300, но получил менее мощный 1,5-литровый мотор на 73 л. с. Позже линейку расширила экономичная дизельная версия, которая была особенно популярна в кузове универсал.

Три года спустя нишу между моделями 600 и 1500 занял SEAT 850. Поначалу появился седан (такой версии у родственного Fiat 850 не было, ее создали специально для

Испании), а затем линейку расширили элегантные купе и кабриолет работы Bertone.

Ну а SEAT 124 и 1430 – собратья хорошо известных у нас ВАЗ-2101 и 2103. Впрочем, есть и разница – на Пиренеях выпускали не только седаны и универсалы, но и купе 124 Sport с двигателями мощностью 90-118 л. с. Самый дорогой вариант развивал 185 км/ч.

В начале 70-х испанское предприятие наладило выпуск компактного Fiat 127 и

большого седана 132. Постепенно наряду с копиями Fiat в линейке SEAT стали появляться и самостоятельные модели. Первым стал трехдверный хэтчбек 1200 Sport 1975 года с модным на то время граненым дизайном. Примечательно, что переднюю часть автомобиля окрашивали в черный цвет. На выбор предлагали бензиновые моторы объемом 1,2 л (67 л. с.) и 1,4 л (77 л. с.).

Затем появился миниатюрный заднемо-



SEAT Ibiza 1984 года



SEAT Malaga, 1984 год



SEAT Toledo 1991 года



SEAT Ibiza Cupra 1996 года



SEAT Leon Cupra 2001 года



SEAT Altea 2004 года

торный SEAT 133: с виду он напоминал знаменитый Fiat 126, но не имел с ним ничего общего и был самостоятельной разработкой. А SEAT 128 отличался от итальянского собрата типом кузова – это было стильное трехдверное купе. Испанское предприятие существенно нарастило производство, ведь уровень жизни в стране улучшился и продажи автомобилей выросли.

Компания нуждалась в инвестициях для расширения производственных мощностей, однако основной инвестор Fiat отказался помочь. В результате конфликта с испанским правительством итальянский концерн в 1982 году вышел из совместного предприятия, хотя модели Fiat еще производили несколько лет после этого и обновляли уже своими силами. Особенно был популярен хэтчбек Panda, причем именно в Испании

его переделали в авто для Папы Римского.

Тем не менее, новые партнеры нашлись очень быстро – уже через несколько месяцев было подписано соглашение о сотрудничестве с Volkswagen. Для испанской марки это обозначило начало нового важного этапа. Два года спустя появились первые плоды сотрудничества – хэтчбек Ibiza и седан Malaga. Над дизайном автомобилей поработал Джорджетто Джуджаро.



SEAT Leon дважды выигрывал чемпионат WTCC



SEAT Ateca - первый вседорожник марки



SEAT Ibiza 2018 года

В 1986 году Volkswagen приобрел 51% акций SEAT и испанская компания стала частью немецкого концерна. Новые владельцы взялись изменить имидж марки – добавили ей горячего испанского характера. В соответствии с этой концепцией обновили и модельный ряд, причем с использованием платформ Volkswagen. Так, второе поколение Ibiza в 1992 году породнилось с Volkswagen Polo, а SEAT Toledo и Leon построили на платформе Golf. Впрочем, следует отметить, что дизайн моделей получился самобытным и это не были копии немецких авто. Появились городской хэтчбэк А-класса Arosa и мини-вэн Alhambra.

С 1996 года в линейке марки появились заряженные версии от спортивного подразделения Supra (Cup Racing). Ibiza Supra получил 150-сильный мотор, а Leon Supra оснащали турбодвигателями мощностью 180-225 л. с. Автомобилям доработали ходовую и установили более эффективные тормоза.

В начале XXI века за дизайн SEAT взялся испанский стилист Вальтер да Силва. Спроектированные им Leon, Toledo и Altea выделялись элегантным и весьма нестандартным дизайном. А еще марка отметилась в кузовном чемпионате мира WTCC – дизельные



Электромобиль SEAT el-Born

SEAT Leon в 2008-2009 годах не знали себе равных и дважды принесли заводской команде чемпионство.

Сейчас линейка SEAT широкая и разнообразная. В ней есть миниатюрный Mii и вседорожники Ateca и Tarraco. Остается в строю Alhambra и Leon, а Ibiza стала самой массовой моделью в истории – выпустили

почти 6 миллионов хэтчбэков. Заряженные Supra выделили в отдельную марку, причем она уже самостоятельно разработала первую собственную модель Formentor. Новый этап в истории SEAT открывает электромобиль el-Born, который должен поступить в продажу уже в нынешнем году.



Cupra Formentor 2020 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.