

Тест-Драйв

Август 2014

Ford Edge • Ferrari F12 TRS • Jaguar F-Type Project 7 • Smart • Volkswagen Passat • Ford Focus ST
• Seat Leon X-Perience • Opel Corsa • Mercedes-Benz S65 AMG Coupe • Skoda CitiJet Convertible
• Hyundai Genesis Coupe, Peugeot RCZ, Toyota GT86 • Mitsubishi Pajero, Nissan Pathfinder и Toyota Land
Cruiser Prado • Jeep Patriot, Nissan X-Trail, Suzuki Grand Vitara • Nissan Juke • Bentley Continental GT Speed
• BMW 2 Series Active Tourer • Citroen C4 Cactus • Lexus NX • Mercedes-Benz S-Class Coupe • Lincoln



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

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

ТЕМА НОМЕРА
ВЫШЕ ОБЛАКОВ

ЗВЁЗДНЫЕ
ПИЛОТЫ

Принц Уильям
Анджелина Джоли
Пэрис Хилтон
Том Круз

МОЯ
ПРОФЕССИЯ
Стюардесса

ИНТЕРВЬЮ
Сьюзан Сарандон

А ТАКЖЕ
**Летисия —
королева по-испански**

Мария Коваленко

МОИ МЕЧТЫ И ЖЕЛАНИЯ —
ЗАОБЛАЧНЫ!



ЗДОРОВЬЕ
**Правда
о стволовых
клетках**

ФИТНЕС
**Борьба
со стрессом
и калориями**

МОДНЫЙ
АКЦЕНТ
Тюрбан

ПЛЯЖНЫЕ
ТЕНДЕНЦИИ
**Купание
разрешено!**

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ

Август 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

Бобженко Андрей
Брызгунов Тарас
Горбылев Алексей
Заборсина Вера
Каратаев Вячеслав
Коваль Инна
Косоголов Александр
Лысак Виктория
Олейник Виктория
Онищенко Алексей
Онищенко Виктория
Пироженко Юлия
Фитисова Юлия

Главные редакторы

Краев Василий
Чумак Владимир

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

Адрес редакции: 03055, г. Киев, а/я 59.

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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

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.



4

**Премьера
Ferrari F12 TRS:**
единственный в своем роде



8

**Премьера
Ford Edge:**
выходит на мировой уровень



14

**Премьера
Jaguar F-Type Project 7:**
дань Ле-Ману



22

**Премьера
Smart:**
третье пришествие



28

**Премьера
Volkswagen Passat:**
консервативность – не помеха прогрессу



34

**Премьера
Ford Focus ST:**
модернизация



40

**Премьера
Seat Leon X-Perience:**
пополнение в линейке



44

**Премьера
Opel Corsa:**
пятое поколение



50

**Премьера
Mercedes-Benz S65 AMG Coupe:**
новый флагман



56

**Премьера
Skoda Citijet Convertible:**
крышу – долой



62

**Дебютант
Nissan Juke:**
ода оригинальности



88

**Дебютант
Bentley Continental GT Speed:**
в его имени – скорость



94

**Дебютант
BMW 2 Series Active Tourer:**
разрушает стереотипы



102

**Дебютант
Citroen C4 Cactus:**
ставит на оригинальность



112

**Дебютант
Lexus NX:**
младший брат RX



120

**Дебютант
Mercedes-Benz S-Class Coupe:**
знакомое имя, новые технологии

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.

Ferrari F12 TRS:

единственный в своем роде



Изначально модели Ferrari были штучным продуктом – выпускались очень мелкими сериями, а многие из них получали заказные кузова. Сейчас масштабы производства "жеребцов" из Маранелло больше, чем когда-либо. Тем не менее, в Ferrari не отказываются от эксклюзивных автомобилей. По желанию одного давнего поклонника марки был создан Ferrari F12 TRS.

Из названия следует, что в основе кабриолета лежит Ferrari F12 Berlinetta. Некоторая схожесть в дизайне двух автомобилей просматривается, хотя все кузовные панели новые. Вместе с тем разработчики внешнего вида F12 TRS черпали вдохновение из прошлого. В качестве образца для подражания был выбран легендарный Ferrari 250 Testa Rossa 1957 года. Этот знаменитый болид не знал себе равных: четырежды выигрывал 24-часовую гонку в Ле-Мане и трижды – чемпионат мира.

Как и 250 Testa Rossa, F12 TRS отличается стремительным профилем с длинным капотом и заостренным "носом". У него огромная "пасть" воздухозаборника и узкие изогнутые фары со светодиодными ходовыми огнями. По центру выпуклого капота сделано окно, сквозь которое можно видеть двигатель V12 с его красными головками блока цилиндров, как у знаменитого предка. Собственно, Testa Rossa и переводится с итальянского, как "красная голова". Автомобиль привлекает выраженными передними крыльями и рельефными боковинами. Лобовое стекло имеет большой угол наклона, а боковые окна срезаны. Особые 20-дюймовые колесные диски "обуты" в покрышки Pirelli

255/35 ZR20 спереди и 315/35 ZR20 сзади. За сиденьями предусмотрены обтекатели, прячущие дуги безопасности. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а своеобразным его продолжением является Т-образный аэродинамический элемент. Круглые фонари напоминают сопла звездолета, а из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Кроме того, следует отметить особый оттенок фирменного красного цвета Rosso Corsa.

Панели кузова изготовлены из алюминиевых сплавов, в конструкции широко применен и карбон. Несмотря на дополнительные элементы жесткости, кабриолет весит столько же, сколько и купе – 1525 кг. Чтобы добиться этого, его посадили на "диету". Например, из салона убрали аудиосистему, коврики, электростеклоподъемники и даже подстаканники, а кожа местами заменена легкой алькантарой. В духе новейших Ferrari – клавиши управления фарами, указателями поворотов и стеклоочистителями вынесены на рулевое колесо. Для водителя и пассажира предназначены особые ковшеобразные кресла с каркасом из углеволокна.

Знакомый по F12 Berlinetta 6,3-литровый V12 развивает 740 л. с. при 8250 об/мин, а

его максимальный крутящий момент равен 690 Н·м при 6000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,1 с, а до 200 км/ч – 8,5 с. Максимальная скорость превышает 340 км/ч, то есть это самый быстрый кабриолет Ferrari за всю историю марки.

Автомобиль получил электронный задний дифференциал E-Diff и адаптивные амортизаторы. Также предусмотрены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади.

Ferrari F12 TRS так и останется единственным в своем роде. После премьеры во время автопробега поклонников Ferrari и участия в нескольких автомобильных фестивалях кабриолет отправится в коллекцию к своему заказчику. Поговаривают, что его создание обошлось владельцу в кругленькую сумму – 4,2 млн. долларов.





Технические характеристики Ferrari F12 TRS

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1525
Длина/ширина/высота, мм	4632/1942/1276
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1665/1618
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6262
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	740 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	690 при 6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,1
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	16,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	4 200 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Ford Edge: **ВЫХОДИТ**

Первый Ford Edge появился в 2006 году и был рассчитан сугубо на североамериканский рынок. Там модель неплохо себя зарекомендовала и ее решили продавать и за пределами США – в 100 странах мира. Второе поколение вседорожника даже будут выпускать и на европейском континенте – в Испании. В прошлом году представили его концепт-кар, а теперь пришло время и для серийного Ford Edge.



на мировой уровень

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







Edge построен на платформе нового Ford Mondeo. Он на 100 мм длиннее предшественника (4778 мм), а его колесная база выросла на 25 мм – до 2850 мм. Ширина осталась прежней (1928 мм), а вот высота увеличена на 40 мм – до 1742 мм.

По дизайну новичок очень схож с предсерийным концепт-каром. Он сохраняет знакомый силуэт с аркообразной формой крыши, но на смену плавным линиям кузова пришли грани. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а по бокам размещены узкие фонари. В бампере заметны небольшой воздухозаборник и серебристая пластина защиты днища. Капот и боковины профилированы, а колесные арки раздуты. Пороги украшены серебристыми наклад-

ками. На крыше установлен спойлер, а светодиодные фонари растянуты на всю ширину кузова. Версию Edge Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше серебристых вставок "под алюминий". В Edge Sport присутствуют кожа и алькантара, а также детали, имитирующие карбон. Трехспицевое рулевое колесо несколько уменьшено в размерах. Комбинация приборов состоит из центрального спидометра и двух цветных экранов по бокам. Сверху на наклоненной центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyFord Touch. Внутри стало

больше отделений для мелкой поклажи. На втором ряду пространство для ног и над головой увеличено на 25 мм. У задних сидений предусмотрена горизонтальная регулировка. Объем багажника вырос до 1110 л, а пятая дверь оснащена электроприводом с возможностью сенсорного открытия.

В ремни безопасности и крышку перчаточного ящика Edge вмонтированы дополнительные подушки безопасности. Список опций дополнили парковочный автопилот, обогрев рулевого колеса и задних сидений, камеры кругового обзора. Кроме того, предусмотрены адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.



Технические характеристики Ford Edge

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1789
Длина/ширина/высота, мм	4778/1928/1742
Колесная база, мм	2850
Объем багажника, л	1110/2078
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3496
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	285 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	343 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/76
Трансмиссия	
Тип привода	передний или подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, AdvanceTrak, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	30 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jaguar F-Type

дань Ле-Ману



Project 7:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Каждый год на легендарном британском гоночном автодроме в Гудвуде проходит фестиваль спортивных и эксклюзивных автомобилей. На нем многие автопроизводители показывают и свои новинки. В прошлом году Jaguar подготовил оригинальный трековый концепт-кар Project 7. Цифра "7" в названии указывает на количество побед Jaguar в 24-часовой гонке в Ле-Мане. Теперь же в Гудвуде дебютировала его серийная версия – Jaguar F-Type Project 7.

В качестве основы для новичка выбран кабриолет F-Type V8S. Project 7 не слишком отличается от предсерийной версии. Он привлекает знакомым силуэтом с длинным капотом и заостренной задней частью. Вместе с тем угол наклона его лобового стекла увеличен, а за водительским сиденьем появился обтекатель, как в легендарного Jaguar D-Type. В переднем бампере появились дополнительные воздухозаборники. Предусмотрен и карбоновый аэродинамический обвес. Дорожный просвет уменьшен на 10 мм, установлены и новые 20-дюймовые колесные диски. На крышке багажника появилось выдвижное антикрыло, а в заднем бампере – новый диффузор, улучшающий прохождение воздуха под днищем машины. Благодаря им прижимная сила увеличена на 177%. Заметны и четыре наконечника выхлопных труб. Новая тканевая крыша облегчена.

Масса, кстати, снижена на 80 кг – до 1585 кг. Окрас кабриолета также особый – зеленый с белыми вставками, как на болидах Jaguar 50-х годов.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, появились вставки из карбона. Циферблаты приборов установлены в двух отдельных колодцах, причем у тахометра шрифт шкалы значительно крупнее, чем у спидометра. Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль, на которой установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Установлены новые ковшеобразные спортивные кресла с каркасом из углеволокна. Между ними установлена специальная табличка с серийным номером автомобиля и автографом дизайнера Jaguar Яна Каллума.

F-Type Project 7 – самый мощный серийный Jaguar в истории марки. Его 5,0-литровый компрессорный V8 развивает

575 л. с. при 6500 об/мин, а его максимальный крутящий момент достигает 680 Н•м при 3500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. В выхлопной системе появился перепускной клапан: он активируется нажатием кнопки и делает звук громче.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия перенастроена. Project 7 получил электронный задний дифференциал и систему изменения вектора тяги. Адаптивные амортизаторы и пружины подвески доработаны, а стандартное оснащение включает карбоново-керамические тормозные диски диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади.

Jaguar F-Type Project 7 не будет массовым: всего выпустят только 250 таких кабриолетов. Стоимость автомобиля составит 170 тыс. евро.







Технические характеристики Jaguar F-Type Project 7

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1585
Длина/ширина/высота, мм	4470/1923/1319
Колесная база, мм	2622
Колея передняя/задняя, мм	1585/1627
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин./макс., л	196
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5000
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	575 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	680 при 3500
Топливо/емкость бака, л	А-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст., автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC,
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 R20 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	300
Расход топлива, л/100 км	
–смешанный цикл	11,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	170 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000





Smart:

третье пришествие



Появившись в 1998 году, Smart открыл новый этап в развитии компактных городских автомобилей. Компактный автомобиль длиной всего 2,5 м оказался весьма популярным, ведь уже выпустили свыше 1,5 миллиона этих машин. Теперь, шестнадцать лет спустя, дебютирует третье поколение Smart.

Автомобиль создан на полностью новой заднеприводной платформе, которую также использует Renault Twingo. Размеры Smart Fortwo остались на прежнем уровне: длина равна 2690 мм, а колесная база – 1874 мм. Пятидверный вариант Forfour стал немного короче предшественника – 3490 мм, а расстояние между его осями – 2494 мм. Smart немного шире (1660 мм) и выше (1550 мм).

Дизайн Smart Fortwo изменился не сильно, а вот пятидверная версия изменилась радикально и теперь более похожа на трехдверную. У автомобилей характерный однообъемный силуэт, массивные бамперы и короткие свесы кузова. Передняя часть решена в стиле концепт-каров Smart Forvision и Forspeed. Капот несколько удлинен, решетка радиатора в виде сот напоминает улыбку. Крупные миндалевидные фары дополнены U-образными светодиодными лампами дневного света. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а колесные арки расширены. На крыше размещен спойлер, а по краям кузова сзади установлены большие фонари. За доплату доступны двухцветная окраска и сдвижная тканевая крыша.

В салоне теперь преобладают плавные линии, а материалы отделки улучшены. Лакированный пластик делает переднюю панель похожей на популярные MP3-плееры. Оригинально выглядят круглые дефлекторы вентиляционной системы. На ободе трехспицевого рулевого колеса теперь предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов состоит из большого полукруглого спидометра и цветного экрана бортового компьютера. К центральной панели прикреплен дисплей мультимедийной системы, а необычный блок клавиш климатической установки выполнен в виде прозрачного ползунка. Салон обеих версий стал просторнее, а объем багажника увеличен до 260 л.

Базовое оснащение включает систему бесключевого доступа, кондиционер, магнитолу, электростеклоподъемники, круиз-контроль с ограничителем скорости, 5 подушек безопасности и систему стабилизации ESP. Среди опций – климат-контроль, подогрев сидений, аудиосистема мощностью 320 Вт, системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

На первых порах для Smart предложат на выбор три трехцилиндровых бензиновых двигателя. Атмосферные моторы объемом

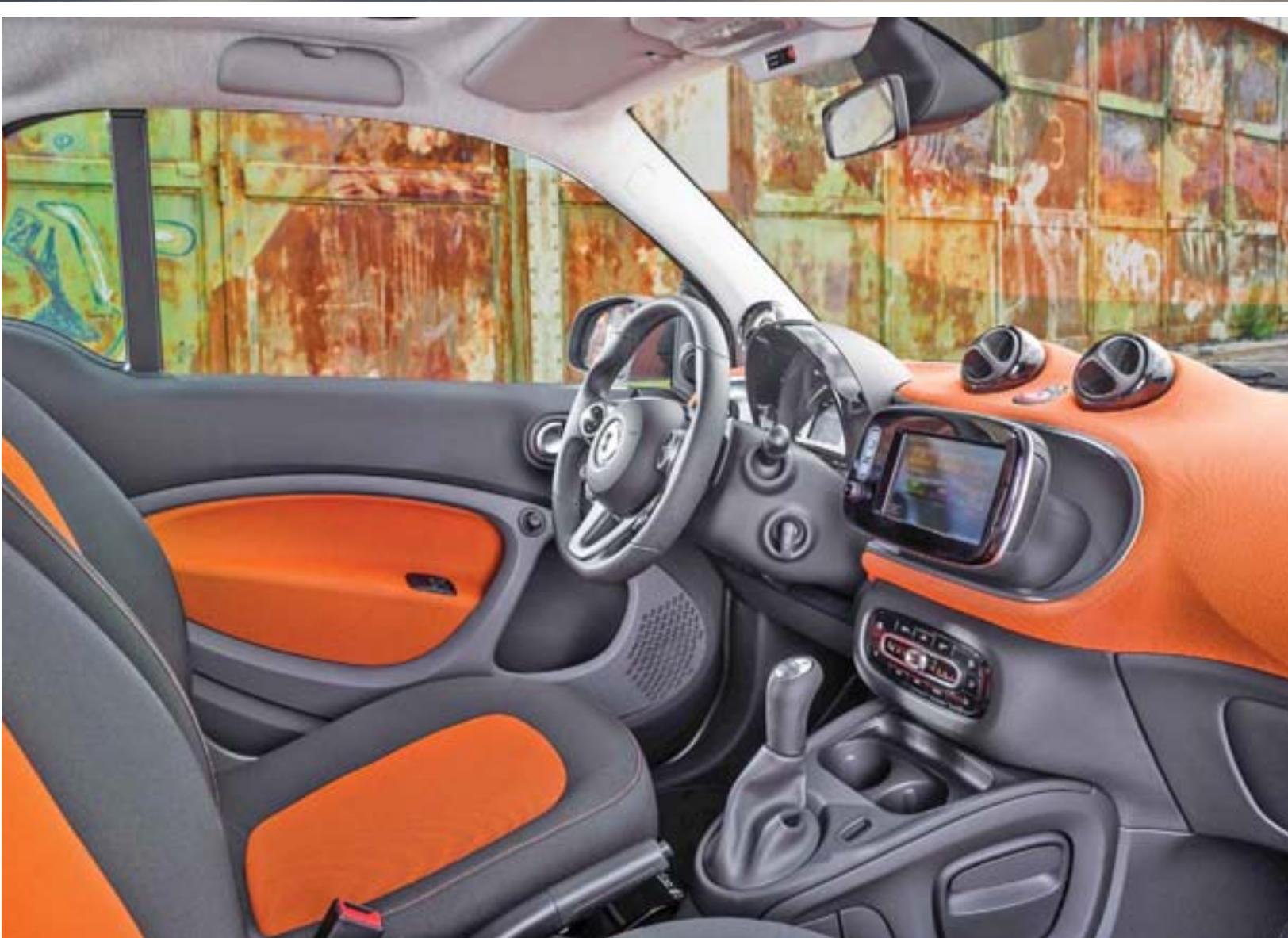
1,0 л развивают 60 и 71 л. с., а 0,9-литровый с турбонаддувом – 90 л. с. Позже появятся дизельная и электрическая версии, а также заряженный вариант от Brabus.

Хэтчбэк может быть оснащен 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Он получил новый адаптивный электроусилитель руля, а ESP дополнена функцией Crosswind Assist, противодействующей боковому ветру. Лучше управляемости способствует и расширенная на 100 мм колея. Диаметр разворота у Fortwo уменьшен до 7,3 м. Впервые в качестве опции предложена спортивная подвеска с более жесткими пружинами и уменьшенным на 10 мм дорожным просветом.

Новый Smart начнут продавать с осени. В Европе Fortwo будет стоить от 11 000 евро, а Forfour – от 11 600 евро. Вскоре появится кабриолет, а вот купе пока под вопросом.









Технические характеристики Smart Fortwo

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	750
Длина/ширина/высота, мм	2690/1660/1550
Колесная база, мм	1874
Объем багажника, л	260
Диаметр разворота, м	7,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	898
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	сзади, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	90 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	135 при 2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/33
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, типа DeDion, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	5
Размер шин	155/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	11 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen Passat



консервативность — не помеха прогрессу

Volkswagen Passat является настоящим старожилом D-класса, ведь первое его поколение появилось еще в 1973 году. За более чем четыре десятилетия модель стала своего рода законодателем мод в сегменте. Седьмое поколение Passat выпускали недолго, с 2010 года, но оно являлось эволюцией предшественника. Теперь же пришло время для полностью нового Volkswagen Passat B8.

Passat:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Седан и универсал построены на удлиненной платформе MQB, которую использует младший брат Golf. Интересно, что четырехдверная модель даже немного короче предшественника – 4767 мм. Колесная база при этом выросла на 79 мм – до 2791 мм. Passat B8 на 12 мм шире (1832 мм) и на 14 мм ниже (1456 мм). Масса при этом снижена на 85 кг – до 1312 кг в начальной версии.

Дизайн Volkswagen можно охарактеризовать, как эволюционный. Автомобиль сохраняет фирменные пропорции и знакомый силуэт с ниспадающей линией крыши. В то же время хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, а бампер дополнен широким воздухозаборником. Пятиугольные фары сверху дополнены серебристыми накладками. Оптика теперь за доплату может быть полностью светодиодной. Капот Passat теперь длиннее, а боковины стали более профилированными. Задние стойки отличаются элегантным изгибом. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари, а выхлопные трубы интегрированы в бампер.

В салоне, как и ранее, преобладают горизонтальные линии. Ширину передней панели подчеркивают длинные вентиляционные дефлекторы. Материалы отделки улучшены: в частности, стало больше черных лакированных вставок и накладок "под алюминий". Подсветка осуществля-

ется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. В списке опций появилась система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель наклонена и немного повернута к водителю. Сверху на ней установлены аналоговые часы, а под ними находится сенсорный дисплей мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 5 либо 8 дюймов. Компонка клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля такая же, как у предшественника.

Volkswagen Passat стал просторнее внутри: в частности, увеличено пространство для ног. Объем багажника седана вырос до 586 л, а универсала – до 650 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними креслами. Его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно провести ногой под бампером. Также в перечне опций есть беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, парковочный автопилот. Можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функциями автоматического торможения и движения в заторах, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках, а также отвечают экологическим нормам Евро-6. Начальные 1,4-литровые бензиновые "четверки" развивают 125 и 150 л. с. Выше в иерархии моторы объемом 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.). Также доступны турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 184 л. с.), а позже появится еще и 2,0-литровый 240-сильный дизель с двумя турбинами. С ним разгон до 100 км/ч займет 6,1 с, а максимальная скорость составит 240 км/ч при среднем расходе топлива в 5,3 л/100 км. Также следует ожидать 211-сильную гибридную модификацию, способную проехать до 50 км на электротяге.

Как и прежде, на выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. Полный привод будет доступен в качестве опции. Passat получил адаптивный электроусилитель руля, а в перечне дополнительного оборудования есть и адаптивные амортизаторы.

Volkswagen Passat восьмого поколения официально представят на осеннем Парижском автосалоне. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене примерно от 26 тыс. евро.





Технические характеристики Volkswagen Passat

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1417
Длина/ширина/высота, мм	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2791
Колея передняя/задняя, мм	1580/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника, л	586
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/70
Трансмиссия	
Тип привода	передний или подключаемый полный
Коробка передач	7ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	215/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1
Максимальная скорость, км/ч	240
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, евро	26 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Focus ST:

модернизация



Заряженные версии моделей Ford традиционно носят обозначение ST. Первым таким автомобилем стал Focus ST, появившийся в 2002 году. Сейчас в производстве уже третье его поколение. Вслед за стандартным Focus "горячая" версия также прошла обновление.

Внешний вид Ford Focus ST постарались сделать более сдержанным. Поэтому решетка радиатора стала несколько меньше, изменен и передний бампер. Вслед за стандартной моделью ST получил узкие фары и новый капот. За доплату впервые предложены 19-дюймовые легкосплавные диски с низкопрофильными покрышками Michelin. Фонари также уменьшены в размерах, а задний бампер заменен. По центру его установлены двойные выхлопные трубы.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Оно обшито перфорированной кожей. Заменен и рычаг коробки переключения передач. Среди приборов заметен

цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель полностью новая – с 8-дюймовым сенсорным экраном и более крупными клавишами блоков аудиосистемы и климат-контроля.

Бензиновая 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом немного доработана. Мощность осталась на прежнем уровне – 250 л. с., но зато средний расход топлива уменьшен до 6,8 л/100 км. С 6-ступенчатой механической трансмиссией хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и достигает 248 км/ч. Теперь у этого мотора есть альтернатива 2,0-литровый 185-сильный турбодизель. С ним разгон до 100 км/ч занимает 8,1 с, а максимальная скорость составляет 217 км/ч. Пусть динамика

несколько хуже, но зато Focus ST TDCi расходует всего 4,4 л/100 км.

Рулевое управление и электронный дифференциал повышенного трения перенастроены, а у системы стабилизации ESP появился специальный режим для извилистых дорог. Кроме того, хэтчбэк получил новые амортизаторы и пружины передней подвески.

Ford Focus ST представили на фестивале спортивных автомобилей в британском Гудвуде. В продажу он поступит осенью по цене от 28 500 евро. А тем временем уже вовсю идут работы над более мощным Ford Focus RS.











Seat Leon X-Perience:

его стихия – автогром

В модельном ряду Seat Leon до недавнего времени были только хетчбэки, а универсал ST появился год назад. Теперь же палитру его версий пополнил вариант повышенной проходимости Seat Leon X-Perience.





У Leon X-Perience такой же рубленый дизайн, как и у обычного универсала. Узкая решетка радиатора сочетается со стреловидными фарами, а боковины украшены гранеными линиями. Передний воздухозаборник увеличен, а бамперы, колесные арки и пороги кузова прикрыты черными пластиковыми накладками. Днище прикрыто защитными пластинами. Дорожный просвет увеличен на 15 мм – до 160 мм. Предусмотрены и особые 17-дюймовые колесные диски. В качестве опции доступна полностью светодиодная оптика.

В отделке салона преобладают кожа и алькантара с контрастными ярко-оранжевыми швами. На порогах и рулевом колесе появились логотипы X-Perience. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 587 л в обычном состоянии и 1470 л – со сложенными задними сиденьями.

Для Leon X-Perience доступны на выбор четыре двигателя. Бензиновая 1,8-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 180 л. с. Начальный 1,6-литровый турбо-

дизель выдает 110 л. с., а 2,0-литровый – 150 или 184 л. с. Самый мощный вариант способен разогнаться до 100 км/ч за 7,1 с и развивать 224 км/ч, расходуя при этом 4,9 л/100 км в смешанном цикле. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, а вот полный привод обязателен для всех Leon X-Perience.

Seat Leon X-Perience поступит в продажу осенью. Стоимость универсала повышенной проходимости составит от 25 тыс. евро.





Opel Corsa:

пятое поколение



Марка Opel представлена в В-классе моделью Corsa с 1982 года. За это время выпущено свыше 12 млн. автомобилей. Нынешнее, уже четвертое по счету, поколение хэтчбэка является настоящим долгожителем, ведь дебютировало еще в 2006 году. Теперь же на смену ему приходит полностью новый Opel Corsa.



Своим силуэтом с большим углом наклона лобового стекла новичок очень напоминает предшественника. Длина осталась на прежнем уровне (4 м), однако платформа у Corsa – полностью новая. Передняя часть хэтчбэка выполнена в стиле младшего брата Adam. Широкая решетка радиатора украшена логотипом марки, а с ней сочетаются стреловидные фары с изогнутыми ходовыми огнями. Боковины украшены клиновидными линиями, а на крыше установлен спойлер. Заднее стекло выполнено панорамным, а слегка расширенные "плечи" подчеркнуты каплевидными фонарями. Трехдверная версия выглядит динамичнее пятидверной, благодаря ниспадающей линии крыши.

Материалы внутренней отделки улучше-

ны – появились многочисленные лакированные вставки. Крупные спидометр и тахометр установлены под изогнутым козырьком и разделены экраном бортового компьютера. На узкой центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Перечень опций пополнили нетипичные для В-класса камера заднего вида, парковочный автопилот, технологии слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Все двигатели соответствуют экологическим нормам Евро-6 и дополнены системой глушения при остановках. Новичками в линейке стали бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (90 и 115 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.). Позже появятся доработанные

атмосферные "четверки" объемом 1,2 и 1,4 л. Также предложены 1,3-литровые турбодизели, развивающие 75 и 95 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатые механическая, автоматическая или роботизированная трансмиссии.

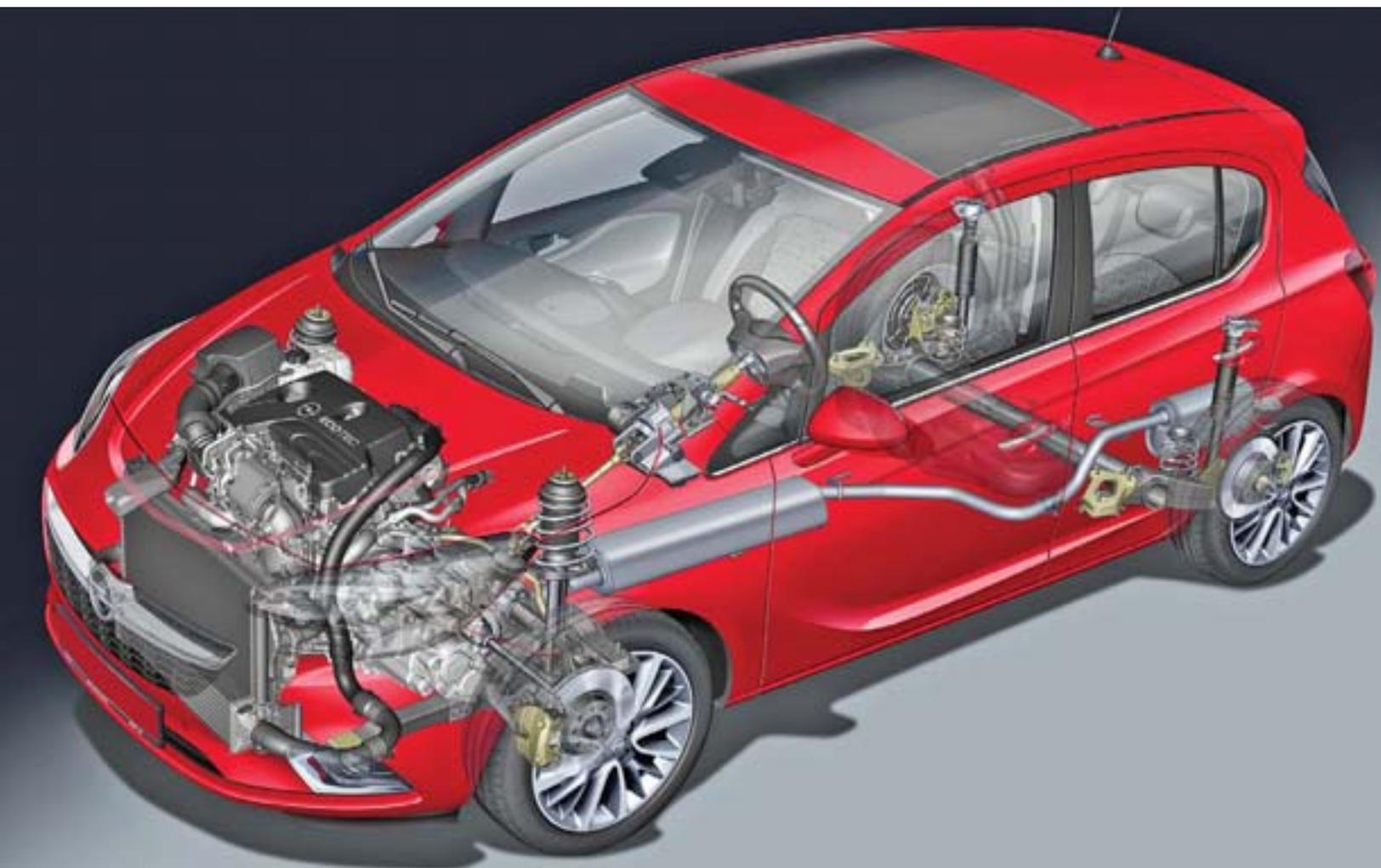
Corsa получил адаптивный электроусилитель рулевого управления с городским режимом (в нем руль становится легче). Ради улучшения управляемости центр тяжести понижен. Подвеска перенастроена, причем теперь при покупке можно выбрать спортивное или комфортное шасси.

Премьера Opel Corsa пятого поколения состоится осенью на Парижском автосалоне. Вскоре после этого начнется производство хэтчбэка, а его стоимость в Европе составит от 12 500 евро.









Mercedes-Benz S65 AMG Coupe: НОВЫЙ флагман



Традиционно самые мощные и быстрые версии моделей Mercedes-Benz готовятся в придворном ателье AMG. В конце прошлого года увидел мир седан Mercedes-Benz S65 AMG. Теперь такая версия с V12 появилась и у двухдверного Mercedes-Benz S-Class Coupe.

Главное отличие Mercedes-Benz S65 AMG Coupe прячется под капотом. Бензиновый 6,0-литровый V12 с двумя турбинами развивает 630 л. с. при 4800 об/мин и обладает внушительным максимальным крутящим моментом в 1000 Н•м при 1200 об/мин. С 7-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Средний расход топлива при этом составляет 11,9 л/100 км. Двигатель собирается одним человеком, который ставит свою роспись на крышке мотора.

Купе получило новый адаптивный усилитель руля. Стандартное оснащение включает пневмоподвеску с технологией Magic Body Control. Камеры сканируют дорогу перед машиной, чтобы пневмоэлементы могли подготовиться к выбоинам.

Также в виражах кузов немного отклоняется внутрь поворота. Предусмотрены и карбоново-керамические тормозные диски.

Отличить S65 AMG Coupe можно по новой решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. Также заметны хромированные наконечники выхлопных труб, аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски. В целях снижения веса установлена литий-ионная аккумуляторная батарея.

В отделке салона сочетаются перфорированная кожа и дерево, также доступны карбоновые вставки. Купе получило новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, а у приборов – особая графика. Также установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом регу-

лировок, подогревом и вентиляцией. Комплектация включает систему проецирования данных на лобовое стекло, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Mercedes-Benz S65 AMG Coupe поступит в продажу с осени. Стоимость купе в Европе составит 244 тыс. евро.











Skoda CitiJet C



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

convertible:

крышу – долой!





Skoda Citigo – первая в истории чешской марки модель А-класса. Пока предложены только трехдверный и пятидверный хетчбэки, но в перспективе линейку могут пополнить и другие версии. Так, к фестивалю концерна Volkswagen в австрийском Вортерзее подготовили оригинальный кабриолет CitiJet Convertible, разработанный молодыми чешскими дизайнерами.

В основе новинки лежит трехдверный Citigo. У кабриолета подтянутый профиль с короткими свесами кузова, а во внешнем виде преобладают лаконичные рубленые линии. Фирменная решетка радиатора Skoda сочетается с крупными каплевидными фарами. Лобовое и боковые стекла нес-

колько обрезаны. За спинками сидений появилась дуга безопасности, а сзади – антикрыло. Также предусмотрены 15-дюймовые легкосплавные диски и светодиодная подсветка днища. А из заднего бампера выглядывают хромированные выхлопные трубы. Оригинальная окраска: одна половина CitiJet Convertible – белая, другая – синяя.

Отделку салона разбавляют ярко-красные вставки, а пластик на передней панели и в дверях окрашен в один из цветов кузова – белый. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито кожей, а на педалях появились металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Сиденья с

интегрированными подголовниками декорированы особой тканью. Интересно, что второй ряд кресел отсутствует, ведь его место заняли динамики аудиосистемы общей мощностью 300 Вт.

Под капотом CitiJet Convertible – знакомый по серийной модели 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый двигатель мощностью 75 л. с. В паре с ним работает 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Благодаря новой выхлопной системе звук мотора стал громче.

Skoda CitiJet Convertible останется концепт-каром, а вот появление кабриолета на базе Citigo вполне возможно.







Nissan Juke:

Появившийся в 2010 году Nissan Juke привлек всеобщее внимание своей оригинальностью. Его дизайн называют противоречивым, но он пришелся по душе более чем полумиллиону автолюбителей. Теперь, четыре года спустя, пришло время для планового обновления вседорожника.



ода оригинальности





Juke сохраняет атлетичный стиль с подтянутым профилем, мускулистыми расширенными колесными арками и высокой оконной линией. Ярче всего выглядит передняя часть с "двухэтажной" оптикой. Отличить освеженную модель можно по новым изогнутым указателям поворотов. Решетка радиатора дополнена V-образной хромированной вставкой – как у старших братьев Qashqai и X-Trail. Несколько изменен и воздухозаборник в бампере, хотя он, как и прежде, напоминает три цилиндрических желоба. В зеркалах заднего вида появились повторители поворотов. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши, а заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Обновлены и L-образные фары, напоминающие оптику купе Nissan 370Z. А в заднем бампере появились вставки, напоминающие соты.

Еще более яркий дизайн у флагманского заряженного варианта Juke Nismo. Его дорожный просвет уменьшен, а передний воздухозаборник и задний спойлер увеличены. Также предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски (вместо стандартных 16-дюймовых) и аэродинамический обвес, а зеркала заднего вида окрашены в красный цвет.

Внутри изменений несколько меньше. Здесь преобладают мотоциклетные мотивы. Чего стоит один лишь центральный

тоннель, напоминающий бензобак спортивной байки. Покупателю предоставлена возможность выбрать его цвет. Трехспицевое рулевое колесо в более дорогих версиях обшито перфорированной кожей в районе хвата рук, а в Nismo на его ободе преобладает алькантара. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними – экран компьютера. В версии от Nismo тахометр красного цвета.

Широкая центральная панель покрыта черным лакированным пластиком. Сверху на ней заметен новый 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Ниже расположен еще один монитор: на него выведены показания климатической установки, появляется кривая крутящего момента, показатели давления наддува (в версиях с турбиной), бокового ускорения и расхода топлива. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля немного мелковаты, что затрудняет пользование ими на ощупь.

Рулевая колонка по-прежнему регулируется только по высоте. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину, а в версии Nismo предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот при парковке

мешают толстые задние стойки.

Узкий дверной проем несколько усложняет доступ на второй ряд. Место над головой здесь ограничено из-за наклонных задних стоек, зато пространство для ног весьма приличное. Сзади комфортнее двоим пассажирам, ведь диван не слишком широкий. Зато багажник удалось существенно увеличить – с 251 до 354 л. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1189 л.

Комплектация стала несколько богаче. Базовая версия оснащена электростеклоподъемниками, кондиционером магнитолой, связью Bluetooth, 6 подушками безопасности и системой стабилизации. В самом дорогом варианте Tekna добавлены кожаный салон, система бесключевого доступа, климат-контроль, навигационная система, датчики света и дождя, камеры кругового обзора, круиз-контроль, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. В списке опций значатся более мощная аудиосистема и увеличенная в размерах панорамная крыша. Также автомобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски, наклеек на кузов и ярких вставок в салоне.

В линейке двигателей Juke есть изменения: на смену начальной 1,6-лит-





ровой "четверке" пришел 1,2-литровый турбомотор, знакомый по новому Qashqai. Он отличается бодрым нравом и развивает 115 л. с. Главное его преимущество над атмосферным предшественником – тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь 190 Н•м крутящего момента доступны с 2000 об/мин. Однако порой ощутима турбопауза. Двигатель работает весьма тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч с ним занимает 10,8 с, а максимальная скорость составляет 178 км/ч. К тому же, расход топлива меньше – 6,9 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

"Четверка" с турбонаддувом объемом 1,6 л получила прибавку в мощности и теперь развивает 190 л. с. в обычной версии и 200 л. с. – в Nismo. Его приличный крутящий момент в 250 Н•м достигается с 2400 об/мин. Двигатель быстро

раскручивается и не умирляет пыл на высоких оборотах, хотя несколько шумный. Переднеприводная версия комплектуется 6-ступенчатой механической трансмиссией, а полноприводная – улучшенным бесступенчатым вариатором CVT Xtronic. Новая трансмиссия работает более плавно и реагирует быстрее. С ней вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с и достигает 200 км/ч. В городе такой Juke расходует 9,8 л/100 км, а на трассе – 6,0 л/100 км.

Единственный турбодизель – 1,5-литровый 110-сильный. Он работает достаточно громко, но зато тяговит на "низах" благодаря 260 Н•м крутящего момента при 1750 об/мин. Динамика также неплохая – 11,2 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. При этом мотор экономичный: 4,6 л/100 км в городском цикле и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Оptionный полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, а также помогает побороть недостаточную поворачиваемость благодаря системе распределения вектора тяги. Переднеприводные же версии порой заходят в скоростные повороты чересчур широко. Рулевое управление легкое, но точное. Комфорт езды в Juke немного улучшен. А вот шумоизоляция осталась прежней, поэтому ветер на больших скоростях слышен.

Несколько иной характер у варианта от Nismo. Его руль острее, а подвеска жестче и в виражах кренится такой вседорожник меньше. Также в этом случае предусмотрена технология настройки шасси. Да и замедляется автомобиль лучше благодаря увеличенным тормозным дискам.

Nissan Juke уже начали продавать в Европе. Стоимость начального варианта – 15 500 евро.





Технические характеристики Nissan Juke			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1236/1710	1430/1846	1305/1770
Длина/ширина/высота, мм	4135/1765/1565		
Колесная база, мм	2530		
Колея передняя/задняя, мм	1525/1525		
Клиренс (дорожный просвет), мм	180		
Объем багажника мин/макс, л	354/1189		
Диаметр разворота, м	10,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1197	1598	1461
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распределов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 4500	200 при 5600	110 при 4000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	190 при 2000	250 при 2400–4800	260 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46		Дт/46
Трансмиссия			
Тип привода	передний	подключаемый полный	передний
Коробка передач	6-ст. механическая	вариатор	6-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, 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	215/55 R17	225/45 R18	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8	8,1	11,2
Максимальная скорость, км/ч	178	200	175
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,9	9,8	4,6
загородный цикл	4,9	6,0	3,7
смешанный цикл	5,6	7,4	4,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	15 500 – 29 000		
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Купе за разумные деньги



Hyundai Genesis Coupe

Раскосые фары Hyundai Genesis Coupe сочетаются с широким воздухозаборником в бампере

Peugeot RCZ

Огромная "пасть" радиаторной решетки Peugeot RCZ напоминает улыбку



Toyota GT86

"Нос" Toyota GT86 заострен

В наши дни новые спортивные купе – не такие уж и частые гости на украинских дорогах. И дело не только в стоимости, ведь есть относительно недорогие модели. Пожалуй, главная причина их малой популярности – непрактичность. Подобные автомобили, как правило, не слишком просторны внутри, с небольшим багажником, да и особо экономичными их не назовешь. Впрочем, у некоторых автолюбителей все же есть возможность выбирать транспортное средство, прислушиваясь к сердцу, а не разуму (особенно если речь идет о второй или третьей машине в семье). Если при этом бюджет не очень большой, то следует обратить внимание на доступные купе вроде Hyundai Genesis Coupe, Peugeot RCZ и Toyota GT86.

Hyundai Genesis Coupe – первая попытка корейской компании создать заднеприводное купе, причем, она вышла весьма удачной. С нынешнего года продается обновленный вариант модели. Он привлекает атлетичным внешним видом с небольшими свесами кузова и клиновидным профилем. У купе длинный капот, а пассажирский отсек сдвинут как можно дальше назад. Раскосые фары сочетаются с широким воздухозаборником в бампере. Боковины Genesis Coupe рельефные, а оконная линия – изогнута. Наклоненные на большой угол задние стойки крыши плавно переходят в крышку багажника, украшенную спойлером.

Peugeot RCZ хоть и использует платформу хэтчбэка 308, но в дизайне схожих черт не так уж и много. Разве что крупные изогнутые фары и широкая "пасть" радиаторной решетки, напоминающая улыбку, подчеркивают это родство. Капот увенчан выраженным "носом", на котором размещен логотип марки. Пожалуй, лучше всего автомобиль смотрится в профиль благодаря аркообразной форме крыши, окрашенной в серебристый цвет стойкам и высокой оконной линии. Интересно, что сама крыша, а также заднее стекло, имеют сложную форму с двумя изгибами – как на спортивных купе 50-х годов. В заднем бампере установлен диффузор, а из крышки багажника на больших скоростях выдвигается спойлер.

Toyota GT86 – новичок в этой тройке: его представили в прошлом году, а в Украине он появился совсем недавно. Наследник Celica отличается весьма агрессивным стилем. Хищные, слегка прищуренные узкие фары сочетаются с громадной радиаторной решеткой и заостренным "носом", как у акулы. Мускулов прибавляют длинный профилированный капот и выпуклые передние колесные арки. Широкие "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями. В бампере присутствует диффузор, из которого выглядывают два небольших сопла выхлопной системы. А при желании можно заказать еще и спойлер на крышку багажника и даже небольшое антикрыло.

Hyundai ощутимо крупнее своих соперников – достигает 4630 мм в длину против 4287 мм у Peugeot и 4240 мм – у Toyota. Колесная база у него также самая большая: 2820 мм (у RCZ – 2612 мм, а у GT86 – 2570 мм).



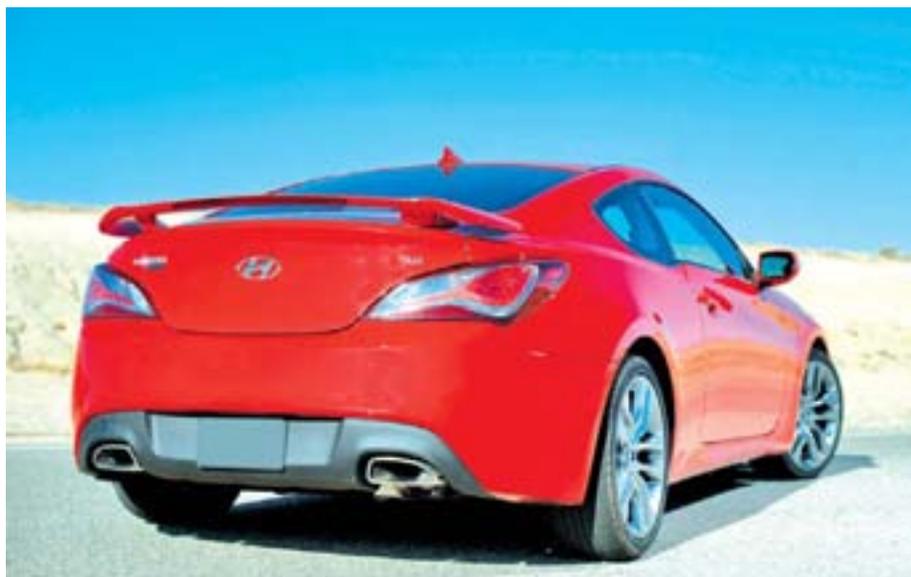
Hyundai крупнее соперников (4630 мм) и тяжелее (1505 кг)



Стойки крыши Peugeot окрашены в серебристый цвет



Toyota очень легкий – 1295 кг



На крышке багажника Genesis Coupe размещен спойлер



Изюминка RCZ – два элегантных изгиба на крыше



"Плечи" задних крыльев GT86 серьезно расширены

Однако корейское купе и самое тяжелое – весит 1505 кг, тогда как французский автомобиль – 1297 кг, а японский – 1295 кг.

Салон Genesis Coupe декорирован тканью и кожей. Повсюду присутствуют серебристые вставки "под алюминий", а вот на педалях установлены настоящие металлические накладки. Циферблаты приборов размещены в отдельных желобах, а их опитронная подсветка – нежно-синяя. Внутри спидометра – датчик температуры двигателя, а в тахометре – указатель остатка топлива в баке. А вот датчики мгновенного расхода топлива, температуры масла и давления наддува вынесены на узкую центральную панель. Они, кстати, удачно расположены, так как четко разделяют блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля. Следует отметить, что эти кнопки у Hyundai довольно большие и удобные в пользовании. Рулевая колонка на обновленной модели регулируется как по высоте, так и по вылету. Сиденья водителя и переднего пассажира обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом не слишком жесткие. Нужно учитывать, что из-за специфической формы крыши рослые люди будут постоянно цепляться о дверной проем.

Во внутренней отделке RCZ преобладает ткань, наряду с ней присутствуют многочисленные хромированные детали и вставки из черного лакированного пластика. Педали изготовлены из алюминия. Кожей декорировано только трехспицевое рулевое колесо, обод которого плоский внизу. Приборы украшены серебристыми ободками, показания спидометра и тахометра отлично считываются. Наклоненная центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Переключатели аудиосистемы и климатической установки довольно тесно сгруппированы, поэтому требуется некоторое время, чтобы к ним привыкнуть. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка за рулем в Peugeot выше, чем у конкурентов, но обзорность страдает из-за толстых передних стоек крыши. Передние сиденья с интегрированными подголовниками – самые мягкие и комфортабельные в этой тройке, но вместе с тем боковая поддержка у них похуже.

Стиль салона GT86 можно назвать довольно спартанским, здесь на первом месте – функциональность. Черный пластик и ткань щедро разбавлены ярко-красными вставками и серебристыми накладками, имитирующими карбон. На педалях размещены металлические накладки. А небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. Центральное место среди приборов занимает тахометр, причем, его циферблат окрашен в белый цвет, тогда как остальные – в черный. Внутри его – небольшой экран цифрового спидометра, хотя слева присутствует и традиционный аналоговый указатель скорости. Центральная панель размещена практически вертикально, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Под ними размещена крупная клавиша запуска двигателя. Посадка за ру-

лем очень низкая, но обзорность вперед и по сторонам от этого не страдает. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда расположены весьма низко и отлично удерживают спину, хоть и несколько упругие.

У всех трех автомобилей посадочная формула 2+2, то есть задние кресла рассчитаны на детей либо людей небольшого роста. Что касается багажника, то самый большой он у Peugeot – 321 л. У Hyundai его объем равен 283 л, а у Toyota – 243 л. Хотя, конечно, у этих трех моделей практичность – не на первом месте.

Для сравнения выбраны автомобили в приблизительно равноценных версиях – Hyundai Genesis Coupe 2,0 Drift, Peugeot RCZ 1,6 и Toyota GT86 2,0 Sport. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем (Hyundai – однозонным, его соперники – разделенным), CD-плеером, связью Bluetooth, датчиком освещения, системой стабилизации, круиз-контролем. Кроме того, Genesis Coupe получил парктроник, RCZ – датчик дождя, а GT86 – систему бесключевого доступа. Toyota также выигрывает в комплектации по безопасности: у него 7 надувных подушек (одна – в рулевой колонке), у Hyundai – 6, а у Peugeot – 4.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с непосредственным впрыском топлива и 6-ступенчатыми механическими коробками переключения передач. Мотор Hyundai объемом 2,0 л оснащен турбонаддувом. Он самый мощный в этой тройке – 260 л. с. при 6000 об/мин. "Четверка" очень тяговита в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 375 Н/м доступен при 2000-4500 об/мин. А вот на "низах" несколько ощущается турбояма. Поэтому немного страдает динамика, хотя она все равно лучше, чем у соперников – 7,4 с до 100 км/ч и максимальные 236 км/ч. Но и "аппетит" у Genesis Coupe самый большой – 12,3 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км – в загородном. Передачи переключаются точно, но педаль сцепления – весьма тяжелая.

Мотор Peugeot также оснащен турбонаддувом, но имеет меньший рабочий объем (1,6 л) и развивает 200 л. с. при 5500 об/мин. Пик крутящего момента в 255 Нм достигается при низких 1700 об/мин, а с помощью функции Overboost кратковременно доступны и 275 Н/м. При этом "четверка" весьма быстро набирает обороты, а турбопауза практически незаметна. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 237 км/ч. Вместе с тем RCZ и самый экономичный – 9,1 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на загородной трассе. А вот четкость работы коробки переключения передач могла бы быть и немного лучше. В Украине также доступна 156-сильная версия этого мотора.

Если у соперников двигатели рядные, то под капотом Toyota – оппозитная 2,0-литровая "четверка", причем атмосферная. По мощности она не уступает мотору RCZ, но эти 200 л. с. достигаются при высоких



Циферблаты приборов Hyundai помещены в отдельные желоба



На наклоненной центральной панели Peugeot – аналоговые часы



Центральное место среди приборов Toyota занимает тахометр



Сиденья Genesis Coupe обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом не слишком жесткие



Кресла RCZ – самые комфортабельные



Сиденья GT86 упругие, но зато отлично удерживают спину

7000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 205 Н/м доступен с 6400 об/мин, то есть двигатель необходимо постоянно раскручивать. Но это ни в коем случае не является недостатком. Наоборот, этот "боксер" отличается очень задорным нравом, мгновенно отзывается на нажатие педали акселератора и очень быстро набирает обороты. Радует слух и высокочастотный звук выхлопа. Купе разгоняется до 100 км/ч за 7,6 с и способно достичь 226 км/ч. В городе оно расходует 10,4 л/100 км, а на шоссе – 6,4 л/100 км. Также следует отметить отличную 6-ступенчатую "механику" – точную и с короткоходным рычагом.

Конечно, купе рассчитаны на активную езду, но у каждого есть свои нюансы. У Hyundai на извилистых дорогах дает о себе знать избыточный вес, что выражается недостаточной поворачиваемостью. Хотя ее легко исправить с помощью педали акселератора. Его руль – точный и приятно наполнен тяжестью, но немного больше информативности ему не помешало бы. Подвеска Genesis Coupe в меру упругая, поэтому комфорт езды страдает только на дорогах плохого качества. При этом крены в поворотах небольшие. Тормоза у купе самые лучшие – для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

Peugeot более приспособлен к повседневному использованию, а его шасси более настроено на комфорт. Вот почему подвеска лучше справляется с выбоинами, но вместе с тем в виражах купе кренится больше, чем два других автомобиля. К тому же, сзади у него полузависимая балка, и в отличие от конкурентов RCZ переднеприводный. На переднюю ось у него приходится 64% массы, поэтому недостаточная поворачиваемость у него более ощутима. Хотя на малой скорости автомобиль уверенно маневрирует и диаметр разворота у него самый маленький – 10,6 м против 10,8 м у Toyota и 11,4 м – у Hyundai. Кроме того, у него очень хорошая шумоизоляция, поэтому на большой скорости в салоне тихо.

Toyota – чистокровный "спортсмен" с отличной управляемостью. Малый вес, низкий центр тяжести, задний привод и практически равное распределение веса по осям – залог отличного поведения на извилистой дороге. Помогает и механический дифференциал повышенного трения. Рулевое управление хоть и с электроусилителем, но чрезвычайно острое и точное, да и его информативность на высоте. GT86 послушен и сбалансирован, он обладает нейтральной поворачиваемостью, и только отключив систему стабилизации, можно сорвать заднюю ось в легкий занос. Кузов практически не кренится, но подвеска купе самая жесткая в этой тройке.

Три автомобиля обладают разными характерами. Hyundai Genesis Coupe 2,0 Drift 525 000 гривен он мощный и быстрый. Peugeot RCZ 1,6 стоимостью 527 000 гривен – туристическая модель с комфортабельной подвеской и вместительным багажником. Toyota GT86 2,0 Sport за 521 000 гривен привлекает отличной управляемостью.



Объем багажника Hyundai – 283 л



Багажник Peugeot самый большой – 321 л



У Toyota в распоряжении – 243 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Genesis	Peugeot RCZ	Toyota GT86
Тип кузова	купе		
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2		
Снаряженная/полная масса, кг	1505/1927	1297/1714	1295/1670
Длина/ширина/высота, мм	4630/1865/1384	4287/1845/1359	4240/1775/1285
Колесная база, мм	2820	2612	2570
Колея передняя/задняя, мм	1599/1615	1580/1593	1520/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	130	130
Объем багажника мин/макс, л	283	321/760	243
Диаметр разворота, м	11,4	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1998	1598	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		бензиновый
Расположение	спереди, продольно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 6000	200 при 5500	200 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	375 при 2000-4500	275 при 1700	205 при 6400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Аи-95/55	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	задний	передний	задний
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые	дисковые	дисковые, вентилируемые
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC
Размер шин	225/45 R18 спереди, 245/45 R18 сзади	235/45 R18	215/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	7,6	7,6
Максимальная скорость, км/ч	236	237	226
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,3	9,1	10,4
– загородный цикл	7,0	5,6	6,4
– смешанный цикл	9,0	6,9	7,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	525 000	527 000	521 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Покорители бездорожья

MITSUBISHI PAJERO

Широкая радиаторная решетка Mitsubishi Pajero сочетается с крупными передними фарами



NISSAN PATHFINDER



Огромная хромированная решетка радиатора отличает Nissan Pathfinder

TOYOTA LAND CRUISER PRADO

Во внешнем виде Toyota Land Cruiser Prado преобладают плавные линии



На фоне массового увлечения компактными городскими вседорожниками, их большие собратья постепенно уходят в прошлое или трансформируются во вместительные семиместные модели. В этом нет ничего удивительного, ведь по статистике свыше половины владельцев таких автомобилей никогда не выезжают на бездорожье. Впрочем, для тех, кому необходимо часто покидать асфальтовые дороги, остаются в предложении настоящие вседорожники – такие как Mitsubishi Pajero, Nissan Pathfinder или Toyota Land Cruiser Prado. Они и являются героями нашего сегодняшнего сравнительного тест-драйва.

Традиционной для подобных автомобилей является рамная конструкция, но у Mitsubishi Pajero – несущий кузов, в отличие от соперников. Во внешнем виде присутствуют черты еще самого первого Pajero 1982 года. Вседорожник отличается мускулистым дизайном с раздутыми крыльями и рельефными боковинами. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными передними фарами, а вот передний бампер смотрится весьма сдержанно. На крыше размещен спойлер, а к пятой двери традиционно прикреплено запасное колесо. Весьма компактные фонари отличаются прозрачными линзами.

Нынешний Nissan Pathfinder – долгожитель: его выпускают с 2005 года и на очереди уже новое его поколение. Он отличается лаконичным угловатым дизайном. Его лобовое стекло отличается малым углом наклона в то время как заднее – практически вертикальное. А вот центральные стойки крыши имеют обратный наклон. Интересно, что в них спрятаны ручки задних дверей. Огромная хромированная решетка радиатора сочетается с массивным бампером. Сзади вседорожник выглядит гораздо скромнее: узкие фонари, изогнутая оконная линия, небольшой молдинг на пятой двери.

Toyota Land Cruiser Prado с индексом 150 выпускают с 2010 года. Автомобиль смотрится солидно, а линии его кузова плавные. Короткие свесы кузова делают профиль более подтянутым. Оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек крыши. Передняя часть сохраняет фирменный стиль Land Cruiser, включающий хромированную "зубастую" радиаторную решетку, крупные фары и выпуклый бампер с немного срезанной нижней частью. Верхняя кромка пятой двери украшена спойлером, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты фонарями.

Mitsubishi немного больше соперников: его длина достигает 4900 мм против 4813 мм у Nissan и 4760 мм у Toyota. А вот колесная база больше всех у Pathfinder – 2853 мм, тогда как у Land Cruiser она равна 2790 мм, а у Pajero – 2780 мм. Интересно, что несмотря на отсутствие рамы, Mitsubishi получился самым тяжелым: он весит 2300 кг, Nissan – 2140 кг, а Toyota – 2080 кг.

Салон Pajero декорирован кожей, присутствуют и серебристые вставки, имитирующие алюминий. Четырехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр. Циферблаты спидометра и тахометра поме-



В отличие от соперников, у Mitsubishi – несущий кузов



У Nissan самая большая колесная база – 2853 мм



Toyota легче конкурентов – весит 2080 кг



Запасное колесо Pajero крепится к пятой двери



Оконная линия задней двери Pathfinder изогнута



На крыше Land Cruiser Prado размещен спойлер

щены в отдельные колодцы и отличаются нежно-синей подсветкой. Экран бортового компьютера вынесен на центральную панель, а под ним установлен 7-дюймовый цветной дисплей навигационной системы. Клавиши блока аудиосистемы довольно мелкие, а вот переключатели блока климат-контроля крупные, а потому удобные. К ним легко привыкнуть. На центральном тоннеле сразу два селектора: один выбирает режимы "автомата", другой отвечает за работу полноприводной трансмиссии. У рулевой колонки изменяется только высота. Передние сиденья широкие и мягкие, они оснащены как электроприводом регулировок, так и подогревом. Между ними – подлокотник с огромным боксом внутри.

Под стать внешнему виду, в салоне Pathfinder также преобладают рубленые поверхности. В отделке преобладает кожа, на трехспицевом рулевом колесе она – перфорированная. Комбинация приборов весьма лаконичная: белые шкалы размещены на черном фоне, а циферблаты декорированы хромированными ободками. Массивную выпуклую центральную панель венчает цветной 7-дюймовый дисплей навигационной системы, а навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Их подсветка – ярко красная. Как и у Pajero, рулевая колонка Nissan регулируется только по высоте. Но передние сиденья оснащены электроприводом, а также функцией подогрева. Они не только комфортабельные, но и обладают неплохой боковой поддержкой. Между ними – подлокотник с боксом и круглые переключатели режимов полноприводной трансмиссии.

Салон Land Cruiser декорирован тканью, так как кожаная отделка доступна лишь в более дорогих модификациях. На черном фоне выделяются широкие серебристые накладки: они присутствуют на четырехспицевом рулевом колесе, вертикальной центральной консоли и в дверях. Спидометр и тахометр помещены в два отдельных глубоких желоба и снабжены оптической подсветкой. Между ними – экран бортового компьютера. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки весьма много, а потому потребует некоторое время, чтобы привыкнуть к ним. В добавок, ниже размещены клавиши управления системой полного привода. У рулевой колонки настраивается как высота, так и глубина. Сиденья первого ряда у Toyota мягкие, но в данной версии они не оснащены ни электроприводом регулировок, ни подогревом. Впрочем, следует отметить лучшую в этой тройке обзорность.

Если сравнивать сиденья второго ряда, то пространство здесь щедрое во всех трех автомобилях, а у Toyota и Mitsubishi предусмотрен изменяемый угол наклона спинок. А вот на третьем ряду больше всего места в Land Cruiser: у него там поместятся взрослые пассажиры, а вот у соперников комфортнее будет детям. Кроме того, у Toyota и очень вместительный багажник – 328 л в семиместном варианте, 620 л – в пятиместном и 1934 л – в двухместном. У Pajero его объем –

215, 600 и 1790 л, соответственно, а у Pathfinder – 190, 515 и 2091 л, соответственно. Пятая дверь Mitsubishi открывается на бок, а у двух остальных вседорожников она поднимается вверх, причем у Nissan и Toyota можно отдельно открыть заднее стекло.

Для сравнения выбраны версии с приблизительно одинаковой стоимостью – Mitsubishi Pajero Wagon 3,2 Navi, Nissan Pathfinder 2,5 LE+ и Toyota Land Cruiser Prado 3,0 Comfort. Все они оснащены электростеклоподъемниками, климат-контролем (раздельным у Nissan), аудиосистемой с CD-проигрывателем, системой стабилизации, бортовым компьютером, круиз-контролем, связью Bluetooth, литыми дисками. Комплектация Toyota несколько беднее, ведь у конкурентов также есть датчики освещения и дождя, DVD-чейнджер, люк в крыше, жесткий диск для хранения данных. Nissan еще оснащен камерой заднего вида и системой доступа без ключа. Зато у Land Cruiser 7 подушек безопасности (одна из них – в рулевой колонке), а у соперников – по 6.

У всех трех автомобилей под капотом – четырехцилиндровые турбодизели с непосредственным впрыском топлива. Двигатель Mitsubishi самый мощный: "четверка" немалого объема (3,2 л) развивает 197 л. с. при 3800 об/мин. Кроме того, у нее приличный крутящий момент – 441 Н·м при 2000 об/мин, то есть недостатка в тяге нет. Это позволяет буксировать прицеп весом до 3,5 тонны. Мотор хоть и шумный, но работает плавно. Pajero разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с и способен развить 185 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,4 л/100 км, а в загородном – 8,0 л/100 км. Помимо этого, вседорожник можно оснастить 3,8-литровым бензиновым V6 мощностью 250 л. с.

Мотор Nissan, объемом 2,5 л, немного уступает двигателю Mitsubishi в мощности – 190 л. с. при 4000 об/мин. Но зато максимальный крутящий момент у него самый большой в этой тройке – 450 Н·м при 2000 об/мин. Поэтому турбодизель очень эластичный и также позволяет передвигаться с 3,5-тонным прицепом. Однако двигатель очень шумный, а на высоких оборотах проявляются еще и вибрации. Зато динамика очень хорошая – 10,7 с до 100 км/ч и максимальные 186 км/ч. Она могла быть и лучше, если бы 5-ступенчатый "автомат" отличался быстрой реакцией. "Аппетит" у Pathfinder побольше, чем у конкурентов – 12,0 л/100 км в городе и 7,3 л/100 км на шоссе. В Украине автомобилю также доступен 3,0-литровый 235-сильный турбодизель, а за рубежом предлагают бензиновые моторы объемом 4,0 л (270 л. с.) и 5,6 л (410 л. с.).

Toyota оснащен 3,0-литровым турбодизелем мощностью 173 л. с. при 3400 об/мин. Пусть лошадиных сил у него поменьше, но он низкооборотистый. А это значит, что максимальные 410 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1600 об/мин. Кроме того, этот двигатель работает, на удивление, тихо и без вибраций. Автоматическая трансмиссия также отличается плавностью работы. Land Cruiser немного уступает соперникам в динамике – разгоняется до



Четырехспицевое рулевое колесо Mitsubishi имеет довольно большой диаметр



В салоне Nissan преобладают рубленые поверхности



Салон Toyota декорирован тканью



У задних сидений Ражеро изменяется угол наклона спинок



На втором ряду Pathfinder весьма просторно



У Land Cruiser Prado самый просторный третий ряд сидений

100 км/ч за 11,7 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 175 км/ч. Зато расход топлива у вседорожника небольшой – 10,4 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км на трассе. Помимо этого турбодизеля, Toyota можно оснастить бензиновыми двигателями объемом 2,7 л (163 л. с.) и 4,0 л (282 л. с.).

На бездорожье все три автомобиля отлично себя проявляют. В их арсенале – внушительный дорожный просвет, подключаемый полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала, раздаточная коробка с пониженным рядом трансмиссии и технология помощи при спуске с горы. У Ражеро можно принудительно заблокировать и задний дифференциал. Mitsubishi и Toyota могут преодолевать броды глубиной до 70 см, а Nissan – до 45 см.

На асфальтовых дорогах вседорожники ведут себя уверенно, хотя, конечно, спортивной управляемости от высоких машин весом более двух тонн ожидать не стоит. Пожалуй, самым маневренным можно назвать Ражеро. У него наименьший диаметр разворота – 11,4 м против 11,6 м у Prado и 11,9 м у Pathfinder. Руль вседорожника приятно наполнен тяжестью, но острый его не назовешь – 3,5 оборота от упора до упора. Подвеску нельзя назвать слишком мягкой, но при этом и крены в поворотах ощутимы. А на больших скоростях довольно отчетливо слышны ветер и шины.

Nissan обеспечивает более уверенную управляемость. На извилистых дорогах он кренится немного меньше, хотя все же чувствуется недостаточная жесткость рамной конструкции. Да и длинноходная подвеска заметно мягче, чем у Mitsubishi – она легко справляется с большинством выбоин на дороге. Рулевое управление Pathfinder очень легкое и весьма точное, его можно спокойно вращать несколькими пальцами. Хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Кроме того, у автомобиля не самая лучшая шумоизоляция, что ощутимо после 120 км/ч.

Toyota делает ставку на комфорт. У него самая мягкая подвеска: даже без опциональных пневмоэлементов она легко справляется с дорожными неровностями. Это при том, что задняя подвеска у вседорожника – зависимая. Впрочем, нежелательные движения кузова в виражах ощутимы не меньше, чем у соперников. На больших скоростях в салоне очень тихо. Руль Land Cruiser легкий и не острый, но в то же время точный – позволяет без особых проблем совершать маневры. Также следует отметить хорошие тормоза: у вседорожника самый короткий в этой тройке тормозной путь со 100 км/ч – 38,8 м.

Стоимость трех автомобилей приблизительно одинаковая. Цена Nissan Pathfinder 2,5 LE+ – 587 400 гривен и при этом у него самая богатая комплектация. Mitsubishi Razerо Wagon 3,2 Navi стоит 647 400 гривен и привлекает неплохой маневренностью. За Toyota Land Cruiser Prado 3,0 Comfort нужно отдать 650 500 гривен, его преимущества – экономичность и вместительный салон.



Объем багажника Mitsubishi изменяется в пределах 215 – 1790 л

Сложив задние сиденья Nissan, можно увеличить объем его багажника с 190 до 2091 л

Багажник Toyota весьма большой: 328 – 1934 л

Технические характеристики

Модель	Mitsubishi Pajero	Nissan Pathfinder	Toyota Land Cruiser Prado
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/7		
Снаряженная/полная масса, кг	2300/3030	2140/2880	2080/2990
Длина/ширина/высота, мм	4900/1875/1870	4813/1848/1781	4760/1885/1890
Колесная база, мм	2780	2853	2790
Колея передняя/задняя, мм	1570/1570	1570/1570	1605/1605
Клиренс (дорожный просвет), мм	220	254	220
Объем багажника мин/макс, л	215/1790	190/2091	328/1934
Диаметр разворота, м	11,4	11,9	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	3200	2488	2982
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3800	190 при 4000	173 при 3400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	441 при 2000	450 при 2000	410 при 1600-2800
Топливо/емкость бака, л	Дт/88	Дт/80	Дт/87
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый, полный		
Коробка передач	5-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ASC, Hill Start Assist	ABS, EBD, Brake Assist, VDC	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, HAC, DAC
Размер шин	265/60 R18	255/65 R17	265/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	10,7	11,7
Максимальная скорость, км/ч	185	186	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,4	12,0	10,4
– загородный цикл	8,0	7,3	6,7
– смешанный цикл	9,3	9,0	8,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	647 400	587 400	650 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

СОЗДАННЫЕ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ АСФАЛЬТА



Jeep Patriot

Круглые фары и "зубастая" радиаторная решетка – фирменные черты всех Jeep

Nissan X-Trail

Бампер Nissan X-Trail несколько обрезан снизу для увеличения угла въезда



Suzuki Grand Vitara

Широкая решетка радиатора Suzuki Grand Vitara сочетается с четырехугольными фарами



За несколько десятилетий класс вседорожников заметно эволюционировал. Теперь это уже не те утилитарные "вездеходы". Конечно, выпускают в наши дни и покорителей бездорожья, но появились и модели другого типа. Они больше предназначены для города, а потому менее способны на грунтовых или песчаных дорогах. Впрочем, далеко не все они стали стопроцентными жителями бетонных джунглей и некоторые подобные модели могут проявить себя и вне асфальта. Среди них – Jeep Patriot, Nissan X-Trail, Suzuki Grand Vitara, которые и являются героями сегодняшнего сравнительного тест-драйва.

Patriot – младший член "семейства" Jeep, но принадлежность к модельному ряду марки заметна невооруженным глазом. Как и его собратя, он отличается строгим угловатым дизайном с малым углом наклона лобового стекла, вертикальными задними стойками крыши и выраженными рублеными колесными арками. Фирменная радиаторная решетка, состоящая из семи "зубьев", сочетается с круглыми фарами. Нижнюю часть кузова по периметру прикрывают черные накладки, а днище защищено металлическими пластинами. Сзади вседорожник выглядит скромно: прямоугольное стекло сочетается с узкими фонарями.

Разработчики дизайна Nissan X-Trail отличаются консервативностью. Еще бы: основные черты внешнего вида автомобиля не меняются с 2001 года, и даже смена поколений не сильно повлияла на стиль X-Trail. Как и в случае с Jeep, здесь можно встретить грани, но с ними соседствуют и мускулистые формы, и весьма мягкие поверхности. У вседорожника короткий передний свес кузова, а бампер обрезан снизу для улучшения угла въезда. Хромированная радиаторная решетка сочетается с фарами сложной формы. Задние стойки крыши подчеркнуты фонарями со светодиодными лампами.

Внешний вид Suzuki Grand Vitara можно характеризовать как лаконичный. В дизайне преобладают строгие прямые линии, их господство нарушают лишь рельефные колесные арки. Широкая решетка радиатора сочетается с четырехугольными фарами, а в переднем бампере размещен трапециевидный воздухозаборник. Толстые задние стойки крыши имеют небольшой угол наклона. В отличие от соперников, запасное колесо Grand Vitara крепится к пятой двери. Таким образом, освобождается больше места в багажнике. Фонари автомобиля растянуты на крылья.

Nissan немного крупнее своих соперников – достигает 4630 мм в длину против 4500 мм у Suzuki и 4424 мм – у Jeep. Однако при этом колесная база у него самая маленькая – 2630 мм, тогда как у Patriot она достигает 2635 мм, а у Grand Vitara 2640 мм. Зато он легче соперников: весит 1565 кг, Jeep – 1570 кг, а Suzuki – 1670 кг. Все три автомобиля отличаются серьезным дорожным просветом (не менее 200 мм), но у "американца" его за доплату можно увеличить до внушительных 240 мм.

Салон Patriot недавно обновили, но даже после этого качество материалов отделки у него несколько хуже, чем у конкурентов.



Jeep – компактнее соперников: его длина 4424 мм



Nissan – самый длинный (4630 мм), но при этом и наиболее легкий – 1565 кг



Преимущество Grand Vitara – большая (2640 мм) колесная база



Прямоугольное заднее стекло Patriot сочетается с узкими фонарями



Задние стойки крыши X-Trail подчеркнуты фонарями



Запасное колесо Grand Vitara крепится к пятой двери

Зато пластик очень долговечный. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, на нем и на центральной консоли можно заметить хромированные вставки. На приборной панели находятся четыре циферблата: спидометр, тахометр, указатели остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Их шкалы и шрифт на экране бортового компьютера чересчур мелкие, что затрудняет считывание показаний. На центральной консоли установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Переключатели аудиосистемы и климатической установки – крупные и удобные. Тут же размещен и рычаг трансмиссии, поэтому он находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяется только высота, но зато водительское кресло оснащено электроприводом регулировок, предусмотрена и функция обогрева сидений. Они мягкие и с хорошей боковой поддержкой. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают хорошую обзорность.

Внутри X-Trail преобладает молодежный стиль. Черный пластик в отделке щедро разбавлен многочисленными серебристыми вставками. Фирменное трехспицевое рулевое колесо знакомо по многим моделям Nissan. На приборной панели преобладают два больших циферблата – спидометр (с указателем топлива внутри) и тахометр (с датчиком температуры двигателя). Между ними – дисплей бортового компьютера. Центральная панель немного наклонена. Размещенные на ней клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля просты и понятны, они четко разграничены друг от друга. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи – большой перчаточный ящик, отделение на центральной панели и 8 подстаканников, половина из которых – охлаждаемые. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету, а вот настройки сидений придется подбирать вручную – электропривод доступен только за доплату. Функция подогрева, кстати, есть. Кресла – широкие и мягкие, но не слишком хорошо удерживают спину в поворотах. К тому же, у X-Trail ограничен обзор назад.

В салоне Suzuki заметны черты спортивного стиля. В отделке сочетаются ткань и кожа. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в трех отдельных колодцах. Посередине размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель – практически вертикальная, а по бокам ее обрамляют серебристые вставки. Ее подсветка – ярко-красная. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля простые и понятные, долго привыкать к ним не придется. А вот отделение для "мелочи" хотелось бы больше. Рулевая колонка регулируется только по высоте. Подушки передних сидений довольно упругие, а спинки слишком плоские, поэтому боковой поддержки не хватает. У передних кресел предусмотрена функция подогрева, а электропривод доступен за доплату. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, но при парковке мешает запасное колесо.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Над головой места достаточно даже для рослых пассажиров. У Jeep сзади комфортнее двоим, так как среднему пассажиру мешает высокий трансмиссионный тоннель. Зато у него, как и у Grand Vitara, кресла оснащены регулируемой угла наклона спинок.

Самый вместительный багажник у Nissan – 603 л. У Jeep объем этого отсека равен 536 л, а у Suzuki – 398 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1773, 1535 и 1386 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Jeep Patriot 2,4 Limited, Nissan X-Trail 2,5 SE и Suzuki Grand Vitara JLX-E. Все они оснащены электростеклоподъемниками, климат-контролем, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, магнитолой с CD-проигрывателем, 6 подушками безопасности и системой стабилизации ESP. Jeep также оснащен круиз-контролем и DVD-чейнджером. X-Trail также получил круиз-контроль, а кроме него – связь Bluetooth, датчики освещения и дождя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Patriot объемом 2,4 л развивает 170 л. с. при 6000 об/мин и является высокооборотистым, ведь пик крутящего момента (220 Н·м) достигается при 4500 об/мин. В паре с "четверкой" работает бесступенчатый вариатор CVT, оптимально подбирающий обороты двигателя и обеспечивающий равномерный разгон. Вседорожник достигает 100 км/ч за 11,3 с и способен развить 185 км/ч. Jeep – самый экономичный в этой тройке: расходует 11,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. В Украине Patriot также доступен с 2,2-литровым 150-сильным турбодизелем и механической коробкой переключения передач.

Двигатель Nissan имеет рабочий объем 2,5 л, а его мощность – 169 л. с. при 6000 об/мин. Как и в случае с Jeep, мотор приходится раскручивать, так как он также лучше проявляет себя на высоких оборотах. Максимальные 233 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4400 об/мин. X-Trail также оснащен вариатором, который настроен несколько лучше, чем у Patriot. "Четверка" работает тихо и плавно, а динамика Nissan лучшая в этой тройке. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 10,3 с и развить 182 км/ч. В городе он расходует 11,5 л/100 км, а на трассе – 7,7 л/100 км. На нашем рынке модель также доступна с 2,0-литровыми двигателями – бензиновым (141 л. с.) или турбодизелем (150 и 173 л. с.).

"Четверка" Suzuki объемом 2,4 л имеет схожую мощность с двигателями соперников – 168 л. с. при 6000 об/мин. Однако она более тяговита на "низах", ведь максимальные 227 Н·м крутящего момента в распоряжении с 3800 об/мин. Но из-за специфических настроек 4-ступенчатой автоматической трансмиссии страдает динамика – 12 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Да и расход топлива побольше, чем у конкурентов: 12,5 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – на шоссе.



Шкалы приборов Jeep чересчур мелкие



Центральная панель Nissan немного наклонена



Циферблаты приборов Suzuki размещены в трех отдельных колодцах



В Patriot центрального пассажира стесняет трансмиссионный тоннель



В X-Trail на втором ряду достаточно места как для ног, так и над головой



У задних сидений Grand Vitara изменяется угол наклона спинки

Зато на малых оборотах мотор почти не слышен. Grand Vitara у нас также можно приобрести с 2,0-литровым 140-сильным бензиновым двигателем.

Преимущество Suzuki – постоянный полный привод, а для преодоления сложных участков предназначен пониженный ряд трансмиссии. Для Patriot раздаточную коробку предлагают за доплату. У Jeep и Nissan полный привод подключаемый, но у них, как и в Grand Vitara, можно принудительно заблокировать межосевую дифференциал. Кроме того, Patriot и X-Trail оснащены технологией помощи при спуске с горы.

В американских традициях подвеска Jeep настроена на комфортную езду. Она мягкая и длинноходая, без проблем справляется с огрехами наших дорог. Обратная сторона – ощутимые крены в поворотах. Руль вседорожника – очень легкий и не острый, его можно свободно вращать несколькими пальцами. Однако ему не хватает информативности. Кроме того, на больших скоростях в салоне становится довольно шумно – ветер и покрывки отчетливо слышны. Хорошо проявили себя тормоза: автомобиль уверенно замедляется.

Настройки ходовой Nissan – компромисс между управляемостью и мягкостью. Его рулевое управление точнее, чем у Jeep, однако, он далеко не всегда дает понять, в каком положении находятся колеса. На извилистых дорогах сразу же проявляется недостаточная поворачиваемость. Подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей, но вместе с тем и крены кузова умеренные. У X-Trail качественная шумоизоляция, поэтому при езде по автостраде можно разговаривать, не повышая голоса. А вот тормозной путь чересчур большой – 62,6 м со 110 км/ч.

Suzuki позиционируют как вседорожник со спортивными нотками в управлении. Его руль острее и гораздо информативнее, чем у конкурентов, ведь усилитель – гидравлический, а не электрический. К тому же, недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Вседорожник меньше, чем соперники, кренится в поворотах, но этого добились, сделав подвеску весьма упругой. Поэтому серьезные неровности дорог ощутимы водителем и пассажирами. У Grand Vitara хорошие тормоза – не теряют эффективности при частых замедлениях, а усилие на педали легко дозируется. Однако немного больше шумоизоляции в салоне не помешало бы.

Jeep Patriot 2,4 Limited – стоит 400 тыс. гривен. Он привлекает мягкой подвеской и экономичным двигателем. Цена Suzuki Grand Vitara 2,4 JLX-E – 344 000 гривен его сильные стороны – хорошая управляемость и полноприводная трансмиссия с раздаточной коробкой. Nissan X-Trail 2,5 SE несколько дороже – 463 500 гривен он привлекает внимание богатым оснащением и неплохой динамикой.



Объем багажника Jeep составляет 536 л

Багажник Nissan – самый большой – 603 л

У Suzuki багажник поменьше, чем у конкурентов – 398 л

Технические характеристики

Модель	Jeep Patriot	Nissan X-Trail	Suzuki Grand Vitara
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1570/2009	1565/2050	1670/2100
Длина/ширина/высота, мм	4424/1808/1667	4630/1790/1700	4500/1810/1695
Колесная база, мм	2635	2630	2640
Колея передняя/задняя, мм	1520/1520	1540/1545	1540/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	205	210	200
Объем багажника мин/макс, л	536/1535	603/1773	398/1386
Диаметр разворота, м	10,8	11,6	11,0
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2359	2488	2394
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	170 при 6000	169 при 6000	168 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	220 при 4500	233 при 4400	227 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Аи-95/65	Аи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый, полный		постоянный, полный
Коробка передач	вариатор	вариатор	4-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	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP HDC,	ABS, EBD, ESP HDC,	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/60 R17	215/60 R17	225/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,3	10,3	12,0
Максимальная скорость, км/ч	185	182	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,1	11,5	12,5
– загородный цикл	7,8	7,7	8,1
– смешанный цикл	9,0	9,1	9,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	400 000	463 500	344 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Bentley Continental GT Speed:

Bentley Continental GT – самая успешная и массовая модель в истории британской марки. Количество выпущенных седанов, купе и кабриолетов уже давно перевалило за 50 тыс. единиц. Традиционно самые мощные и быстрые модели Bentley носят обозначение Speed ("скорость"): впервые это название появилось еще в 20-х годах. Дебютировала такая модификация и у Bentley Continental GT.

**В его имени –
скорость**

Британцы – поклонники консервативного подхода. Дизайн Bentley Continental GT серьезно не менялся с момента премьеры модели в 2003 году, и даже смена поколений не привела к радикальным переменам во внешнем виде. Bentley Continental GT остается столь же грациозным купе в классическом стиле, его силуэт по-прежнему узнаваем. Купе сохраняет характерный длинный профилированный капот, высокую оконную линию и аркообразный силуэт крыши. Его классическая прямоугольная решетка радиатора сочетается с четырьмя круглыми фарами. В версии Speed оптика тонирована, также заметен увеличенный воздухозаборник в бампере. Появился и аэродинамический обвес, а на порогах заметны хромированные накладки. Специально для купе разработаны 21-дюймовые легкосплавные диски, а дорожный просвет уменьшен на 10 мм. Расширенные "плечи" задних крыльев роднят новичка со знаменитым предком Bentley R-Type Continental 1950 года. Подчеркивают их тонированные светодиодные фонари. В крышке багажника размещено выдвижное антикрыло, обеспечивающее 125 кг прижимной силы.

Из бампера выглядывают две овальные выхлопные трубы.

Bentley Continental GT всегда был тягелом. Пусть бампера, передние крылья и крышка багажника Speed изготовлены из алюминиевых сплавов и купе посадили на "диету", оно все равно весит 2320 кг. Для автомобиля длиной 4806 мм, шириной 1944 мм и высотой 1394 мм это немало.

Салоны Bentley всегда отличались эталонным качеством изготовления и тщательным подбором самых лучших материалов. О пластике в отделке можно забыть – его здесь практически нет. Для автомобиля отбирают лучшую кожу, которая проходит тщательную проверку на наличие повреждений. Естественно, все отделочные работы осуществляются не на конвейере, а вручную. Повсюду присутствуют вставки из черного лакированного дерева, отделку также разбавляют многочисленные алюминиевые детали.

Передняя панель напоминает по форме букву "Т". Четырехспицевое рулевое колесо довольно большое. Приборы выполнены в классическом стиле. Между крупными спидометром и тахометром установлены

цветной экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Сверху на центральной панели находятся стильные аналоговые часы, установленные между двух дефлекторов вентиляционной системы. Ниже размещен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему, количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля уменьшено. Хотя некоторые кнопки все же мелковаты.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья регулируются с помощью электропривода, предусмотрена и память на настройки. Новые спортивные кресла очень комфортабельные, но при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Стандартное оснащение также включает подогрев и функцию массажа, обогревается и обод руля. Посадка по-спортивному низкая, поэтому обзорность несколько страдает, хотя камера заднего вида вклю-



чена в список базового оснащения. На трансмиссионном тоннеле установлены два подлокотника, а под ними – бокс для мелкой поклажи.

Continental GT Speed – полноценное четырехместное купе. Сзади пространство для ног весьма приличное, а вот над головой места не очень много. Объем багажника составляет 358 л.

Конечно, комплектация автомобиля подобного класса должна быть богатой. Предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, DVD-чейнджер, связь Bluetooth, спутниковая навигация, датчики освещения и дождя, круиз-контроль, жесткий диск на 30 ГБ. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Перечень опций включает мощную аудиосистему Naim и эксклюзивные варианты отделки салона карбоном или гофрированным алюминием.

Знакомый 6,0-литровый W12 с двойным турбонаддувом доработали, и его мощность выросла до 626 л. с. при 6000 об/мин. Двигатель работает плавно, но вместе с тем быстрее, чем ранее, отзывается на нажатие педали акселератора. Крутящий момент также возрос: макси-

мальные 820 Н·м доступны уже с 1700 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. На деле это означает огромный прилив тяги на малых оборотах и отсутствие турбопаузы. То есть любой обгон на трассе совершается легко и непринужденно. Время разгона до 100 км/ч сократилось до 4,2 с, а за 9 с автомобиль достигает 160 км/ч. Максимальная скорость составляет 331 км/ч, то есть это самый быстрый Bentley за всю историю британской марки. По мере роста оборотов звук выхлопа становится более сочным. При этом Continental GT Speed стал экономичнее – 22,2 л/100 км в городском цикле и 10,1 л/100 км – в загородном. В качестве топлива можно использовать не только бензин, но и этанол E85.

Передачи в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются быстрее. Постоянный полный привод является залогом хорошего сцепления с дорогой в любую пору года. В целях улучшения управляемости 60% тяги передается на задние колеса.

Действительно, тяжелый Bentley демонстрирует завидную управляемость. Кажется, что он игнорирует все законы физики. Легкий заднеприводный уклон помогает побороть недостаточную поворота-

чиваемость. Его руль легкий и очень острый, а автомобиль, на удивление, четко реагирует на малейший его поворот. Пружины подвески здесь более жесткие, чем в обычном Continental GT, а центр тяжести ниже, поэтому крены кузова в виражах, на удивление, небольшие (особенно, если выбрать спортивный режим работы адаптивных амортизаторов и пневмоподвески). Вместе с тем, жестким автомобиль не назовешь: в традициях британской марки комфорт превыше всего. В режиме Comfort Continental GT Speed сохраняет характерную плавность езды и легко справляется с неровностями асфальта. Модель все-таки туристическая и предназначена для дальних путешествий. Конечно же, шумоизоляция салона также на высоте, ведь даже при 200 км/ч в салоне тихо. Опционные карбоново-керамические тормозные диски обеспечивают отличное замедление, хотя и стандартные тормоза эффективно справляются со своей работой.

Bentley Continental GT Speed остается комфортабельным и роскошным, но при этом быстрее и интереснее в управлении, чем стандартная модель. Стоимость купе в Европе составляет 200 тыс. евро. Тем временем, в планах – еще более мощный Continental GT Supersports.







Технические характеристики Bentley Continental GT Speed

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2320/2750
Длина/ширина/высота, мм	4806/1944/1394
Колесная база, мм	2746
Колея передняя/задняя, мм	1667/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	358
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	626 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	820 при 1700
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/35 ZR21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	331
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	22,2
– загородный цикл	10,1
– смешанный цикл	14,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

BMW 2 Series Active Tourer: разрушаем стереотипы

Новые времена заставляют автопроизводителей расширять линейку и открывать новые для себя сегменты. Порой приходится выпускать очень необычные модели, которые расходятся с традиционным имиджем марки. Недавно таким путем пошли в BMW, представив первый в своей истории мини-вэн 2 Series Active Tourer.





BMW 2 Series Active Tourer – еще и первый автомобиль немецкой марки с передним приводом. Платформу для него позаимствовали у нового Mini. Он достигает 4323 мм в длину при колесной базе в 2670 мм. Мини-вэн достаточно широкий (1800 мм) и высокий – 1555 мм. В целях снижения массы капот изготовлен из алюминиевых сплавов. Начальный вариант весит 1395 кг.

Дизайн получился весьма стремительным. У автомобиля выраженный клиновидный профиль с большим углом наклона лобового стекла, аркообразным силуэтом крыши и слегка приподнятой задней частью. Разделенная пополам решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, в которых видны традиционные круглые лампы. Оптика, кстати, за доплату может стать и полностью светодиодной. В V-образном переднем бампере заметен трапециевидный воздухозаборник. Как и у старших братьев, боковины выполнены рельефными, а колесные арки слегка расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Интересно, что даже мини-вэну BMW предложен спортивный пакет M Performance.

Он включает аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 16-дюймовых.

Внутри преобладает традиционный стиль BMW. Здесь господствуют строгие горизонтальные линии, а в отделке много черных лакированных поверхностей и вставок "под алюминий". В версии Luxury Line салон декорирован кожей и деревом. На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов дополнены серебристыми ободками и ярко-красной подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера. Среди опций есть система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Уже в базовой версии из нее выдвигается 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены. Внутри достаточно много отделений для мелкой поклажи. У мини-вэна вместительные пер-

чаточный ящик бокс в центральном подлокотнике, крупные карманы в дверях, а также дополнительная ниша в центральной консоли и целый набор подстаканников.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в 2 Series Active Tourer довольно высокая, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Передние сиденья несколько упругие, но зато хорошо удерживают спину. Можно в качестве опции выбрать их электропривод и подогрев. Пакет M Performance подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой.

На втором ряду – весьма приличное пространство для ног и над головой. К тому же, задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, а у их спинок регулируется угол наклона. Но поскольку салон не слишком широкий в районе плеч, то трое взрослых пассажиров будут чувствовать себя стесненными. Вскоре должна появиться удлиненная семиместная версия. Объем багажника составляет 468 л в обычном состоянии и 1510 л – со сложенными креслами второго ряда. Под полом предусмотрено отделение, а пятая дверь за доплату может быть оснащена электроприводом.



Комплектация мини-вэна достаточно богатая: включает двухзонный климат-контроль, CD-проигрыватель, парктроник, датчики света и дождя, связь Bluetooth, 6 подушек безопасности и систему стабилизации. Среди дополнительного оборудования – панорамная крыша, навигационная система, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функциями движения в заторах и автоматического замедления, системы слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Поначалу на выбор будут доступны три двигателя с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Все они соответствуют экологическим нормам Евро-6. Начальный 1,5-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор знаком по Mini Cooper. Он развивает 136 л. с. при 4500 об/мин и отличается бодрым нравом. Пиковые 230 Н·м крутящего момента доступны с 1250 об/мин. Поскольку установлен балансирный вал, то вибрации почти не ощутимы. Разгон до 100 км/ч занимает 9,3 с, а максимальная скорость –

200 км/ч. Расход топлива составляет 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном.

Флагманский вариант получил 2,0-литровую 231-сильную "четверку". Она очень тяговита на низких оборотах, ведь уже с 1250 об/мин в распоряжении приличный крутящий момент 350 Н·м. При этом двигатель работает весьма плавно. С ним 2 Series Active Tourer разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и способен развить 235 км/ч. Улучшить динамику помогает технология Launch control, препятствующая пробуксовке при старте. Вместе с тем "аппетит" весьма уверенный – 7,6 л/100 км в городе и 5,0 л/100 км – на трассе.

Для экономичных предусмотрен 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Он расходует 5,0 л/100 км в городском цикле и 3,6 л/100 км – на шоссе. Еще одно его преимущество – тяга, ведь максимальный крутящий момент достигает 330 Н·м при 1750 об/мин. Однако мотор несколько шумноват. Автомобиль достигает 100 км/ч за 8,9 с, а его предел – 205 км/ч.

Механической 6-ступенчатой коробке переключения передач не хватает точнос-

ти, зато ход рычага короткий. Зато автоматические 6-ступенчатая и 8-ступенчатая трансмиссии отличаются плавностью работы и быстротой реакций. Позже список опций пополнит полный привод.

BMW демонстрирует неплохую управляемость, как для мини-вэна. Его рулевое управление точное и информативное, а также наполняется тяжестью на больших скоростях. Система стабилизации способна имитировать дифференциал повышенного трения, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Подвеска довольно упругая, по меркам автомобилей подобного класса. Особенно это ощутимо в версии с пакетом M Performance, который предусматривает более жесткие пружины. Зато высокий 2 Series Active Tourer мало кренится в виражах. На больших скоростях отчетливо слышны шумы ветра и шин.

BMW 2 Series Active Tourer уже поступает в продажу в Европе. Стоимость начальной версии составит 27 200 евро, но позже появятся более доступные версии с менее мощными двигателями.









Технические характеристики BMW 2 Series Active Tourer

Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1395	1505	1450
Длина/ширина/высота, мм	4323/1800/1555		
Колесная база, мм	2670		
Колея передняя/задняя, мм	1561/1562		
Клиренс (дорожный просвет), мм	156		
Объем багажника мин/макс, л	468/1510		
Диаметр разворота, м	11,3		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1499	1998	1995
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	136 при 4500	231 при 4750	150 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1250-4000	350 при 1250	330 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51		Дт/51
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	8-ст. автоматическая	6-ст. механическая
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		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Размер шин	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,3	6,8	8,9
Максимальная скорость, км/ч	200	235	205
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,1	7,6	5,0
загородный цикл	4,2	5,0	3,6
смешанный цикл	4,9	6,0	4,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	27 200 – 38 600		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		



Citroen C4 Cactus:

Автомобили Citroen всегда отличались оригинальностью и передовыми техническими решениями. Чего стоит первая массовая переднеприводная модель Traction Avant или легендарный DS с гидропневматической подвеской и полуавтоматической трансмиссией. В наши дни французские дизайнеры и инженеры также готовят необычные Citroen. Один из них – новый компактный вседорожник C4 Cactus.

**ставим на
оригинальность**

Citroen C4 Cactus выглядит настолько оригинально, что, наверное, мало кто мог бы поверить, что он станет серийным, когда год назад дебютировал его концептуальный вариант. В его дизайне преобладают плавные линии. Над крупными прямоугольными фарами установлены узкие светодиодные ходовые огни. Небольшая решетка радиатора сочетается с узким воздухозаборником. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта вседорожным пластиковым обвесом. "Изюминкой" автомобиля можно назвать технологию Airbump: на бамперах и боковинах предусмотрены вставки из специальной резины с полостями, заполненными воздухом. Они призваны защитить кузов от мелких повреждений. При желании их можно заменить: доступны детали четырех разных цветов. Еще одна интересная деталь – форсунки омывателя, расположенные прямо на стеклоочистителях – таким образом на очистку стекла тратится меньше жидкости. Рейлинги для багажника на крыше по форме напоминают перевернутые лыжи. Толстые задние стойки наклонены, а верхняя кромка пятой двери увенчана спойлером. По краям кузова находятся небольшие фонари.

Несмотря на название, вседорожник использует платформу Citroen C3, а не C4. Для Cactus ее увеличили, ведь он достигает 4157 мм в длину при колесной базе в 2595 мм. Автомобиль достигает 1729 мм в ширину, при этом он примерно на 40 мм ниже C3 – 1480 мм. А масса базовой версии составляет всего 965 кг, ведь капот и бамперы изготовлены из алюминиевых сплавов. Дорожный просвет получился немалым – 210 мм.

Салон также выглядит необычно, здесь преобладает лаконичный минималистический стиль. В отделке преобладает толстое сукно, а вместо дверных ручек – петли. В то же время рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, кроме базовой. Его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на небольшой жидкокристаллический экран. Здесь присутствуют спидометр, указатель остатка топлива в баке, индикатор выбранной передачи, а вот тахометр почему-то не предусмотрен.

Сверху на центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он, кстати, заменяет собой и переключатели блоков

аудиосистемы и климатической установки. Поэтому здесь остались только клавиши аварийной световой сигнализации, отключения системы стабилизации и обогрева заднего стекла. В версиях с роботизированной трансмиссией ниже установлены кнопки выбора ее режимов. Перчаточный ящик выполнен в стиле старинных чемоданов. Он получился достаточно большим, ведь фронтальная полка безопасности установлена в крыше. Кроме того, такое решение освобождает больше места для ног переднего пассажира.

Рулевая колонка регулируется только по высоте. Передние сиденья соединены таким образом, что получается широкий диван. Они очень мягкие и комфортабельные, но не лучшим образом удерживают спину. Да и посадка довольно низкая, по меркам вседорожников.

На втором ряду места не меньше, чем в хэтчбэке C4. Пространства для ног и над



головой достаточно, чтобы здесь поместились пассажиры ростом 180 см. Но салон не слишком широкий в районе плеч, поэтому двоим здесь комфортнее, чем троим. К тому же, в целях снижения веса задние стекла не опускаются, а только приоткрываются в сторону – как на многих двухдверных моделях. Объем багажника составляет 358 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1170 л. Однако подгузочная высота довольно большая.

Начальное оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, магнитолу с USB-портом, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации. В самой дорогой версии добавлены климат-контроль, адаптивные фары, 16-дюймовые легкосплавные диски, камера заднего вида, связь Bluetooth, датчики света и дождя, круиз-контроль с ограничителем скорости. Среди дополнительного оборудования – панорамная крыша, парковочный автопилот и навигационная система с функцией подачи сигнала бедствия при аварии или неполадках.

Для C4 Cactus в общей сложности доступны на выбор пять двигателей. Начальное предложение – 1,2-литровые трехцилиндровые моторы мощностью 74 и 82 л. с. У них бодрый характер и они быстро раскручиваются. Более мощный

вариант неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 118 Н•м крутящего момента достигаются при 2750 об/мин. Однако порой он слишком шумный, а иногда ощутимы и вибрации. Двигатель экономичный – всего 4,6 л/100 км в смешанном цикле, чего удалось добиться благодаря технологии глушения при остановках. Но динамика с ним не лучшая – 12,9 с до 100 км/ч и максимальные 169 км/ч.

Более резвым является вариант этого мотора с турбонаддувом. Он немного мощнее – 109 л. с. при 5500 об/мин. Но важнее большая тяга на низких оборотах, ведь 205 Н•м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Двигатель очень эластичный и работает тише, ведь его не приходится слишком раскручивать. Разгон до 100 км/ч занимает 9,3 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч при расходе в 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л предложен в версиях мощностью 92 и 100 л. с. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. У 100-сильной модификации пиковые 254 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому он вполне тяговит. Такой C4 Cactus разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с и достигает 184 км/ч.

Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно. В городе он расходует всего 3,5 л/100 км, а на трассе – 2,9 л/100 км.

Механическая 5-ступенчатая коробка переключения передач не самая точная, да и ход рычага длинный. А в версиях с 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией порой ощутимы толчки. На первых порах все версии – переднеприводные, а полный привод может дебютировать на гибридном C4 Cactus.

Автомобиль более ориентирован на комфорт. Его мягкая длинноходная подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Однако в скоростных поворотах вседорожник ощутимо кренится. Его руль очень легкий, но не самый информативный. Бензиновые версии лучше ведут себя на извилистых дорогах, ведь их передняя часть легче и они менее подвержены недостаточной поворачиваемости. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин, ведь шумоизоляция не самая лучшая.

Citroen C4 Cactus начнут продавать с осени. Цены в Европе начинаются с отметки в 14 тыс. евро, что является не слишком большой платой за оригинальность.









18°C 21 A/C 14:21

SPUDMUSIC / PSA / UNIS

OriginZ

ORIGINZ

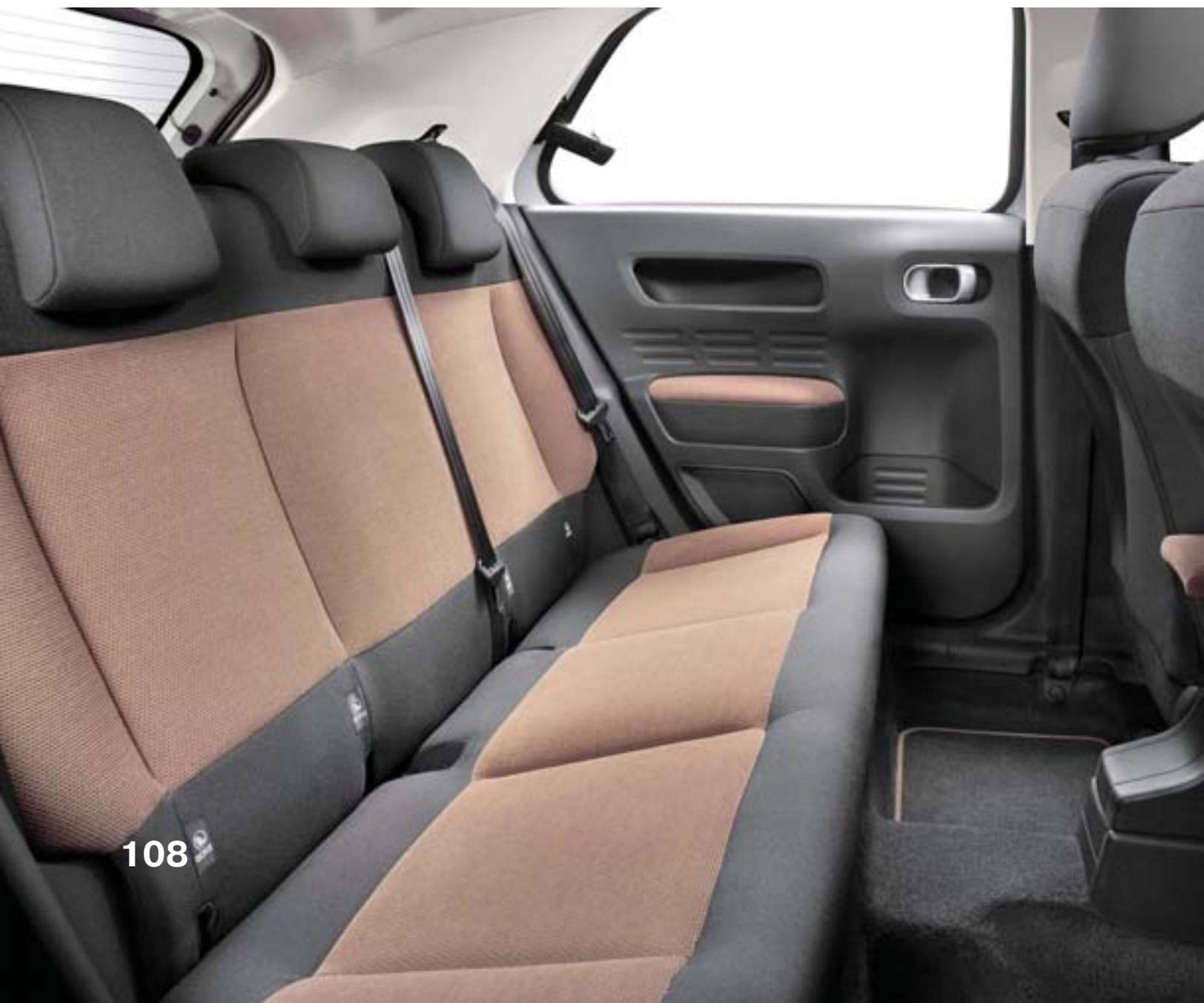
Bluetooth USB Lock Off P Hazard

PA

▲ D

▼ R

N







Технические характеристики Citroen C4 Cactus

Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1040/1500	1095/1555	1145/1610
Длина/ширина/высота, мм	4157/1729/1480		
Колесная база, мм	2595		
Колея передняя/задняя, мм	1475/1475		
Клиренс (дорожный просвет), мм	210		
Объем багажника мин/макс, л	358/1170		
Диаметр разворота, м	10,9		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1199	1199	1560
Тип	бензиновый	бензиновый, с туронаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3		в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	82 при 5750	110 при 5500	100 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	118 при 2750	205 при 1500	254 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая, 6-ст. роботизированная		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR		
Размер шин	205/55 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,9 (15,0)*	9,3	10,7
Максимальная скорость, км/ч	171 (173)	190	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,6 (5,1)	5,8	3,5
– загородный цикл	4,0 (3,9)	4,0	2,9
– смешанный цикл	4,6 (4,3)	4,7	3,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	14 000 – 23 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

*В скобках – данные для версий с роботизированной коробкой переключения передач

Lexus NX:



Младший брат RX





До недавнего времени автомобили Lexus привлекали сдержанностью и солидностью. Но теперь марка постепенно меняет имидж и делает ставку на более яркие, запоминающиеся модели. По этому пути пошли при разработке седанов IS и GS. Продолжает тематику новый Lexus NX – самый компактный из вседорожников за всю историю японской марки.

NX привлекает оригинальным внешним дизайном с обилием граней и рубленых линий. Вседорожник похож на большой кристалл. Широкая веретенообразная решетка радиатора декорирована хромом, а с ней сочетаются узкие, будто прищуренные, фары и узкие ходовые огни. За доплату вся оптика может быть светодиодной. У Lexus подтянутый профиль с короткими свесами кузова, высокой клиновидной оконной линией и аркообразным силуэтом крыши. На порогах заметны рельефные штампованные линии. У дверных ручек – светодиодная подсветка. Передние и задние стойки отличаются большими углами наклона. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты стреловидными фонарями.

Более грозно выглядит вариант F Sport. Его можно отличить по черной "пасти" решетки радиатора, аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В основе Lexus NX лежит платформа от хорошо знакомого Toyota RAV4, хотя ее серьезно изменили. При одинаковой колесной базе в 2660 мм Lexus несколько крупнее своего собрата – 4630 мм в длину, 1870 мм в ширину и 1646 мм в высоту. Да и масса ощутимо больше – 1790 кг в базовом исполнении. Коэффициент лобового сопротивления составляет 0,33.

Салон выглядит менее радикально, здесь просматриваются фамильные черты Lexus. Качество материалов – на высоте. Отделку разбавляют многочисленные серебристые вставки "под алюминий", а вот дерево доступно только в самой дорогой комплектации. Кожей могут быть обшиты не только сиденья, но и передняя панель, а трехспицевое рулевое колесо декорировано ею уже в базовой версии. Крупные спидометр и тахометр с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям приборной панели находятся указа-

тели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

В варианте F Sport на ободке руля и креслах заметна перфорированная кожа, а на педалях – металлические накладки. Также добавлены датчики давления наддува и бокового ускорения.

Рельефная центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню может осуществляться с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля отделены от монитора аналоговыми часами. Кнопки крупные и их немного, поэтому привыкание к ним не займет много времени. Рычаг трансмиссии расположен высоко на консоли и находится как раз под рукой.

Передние сиденья комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину. Уже в базовой версии они оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а за доплату предусмотрена вентиляция. Модификация F Sport подразумевает наличие кресел с улучшенной боковой поддержкой. Обзор вперед и по сторонам

хороший, а вот при парковке мешают толстые задние стойки. Впрочем, все NX оснащены камерой заднего вида. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник, внутри которого – бокс с беспроводной зарядкой для мобильных телефонов.

На втором ряду, на удивление, щедрое пространство для ног, да и над головой места достаточно. Здесь без проблем поместятся пассажиры ростом 180 см. Объем багажника составляет 501 л в обычном состоянии и 1546 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом.

Начальное оснащение включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему с 8 динамиками, связь Bluetooth, систему стабилизации и 8 подушек безопасности. Список опций включает электропривод рулевой колонки, люк в крыше, обогрев рулевого колеса, парковочный автопилот. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технология слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Lexus NX получил первый в истории марки бензиновый турбодвигатель. Эта

2,0-литровая "четверка" с непосредственным впрыском топлива развивает 235 л. с. при 4800 об/мин. Мотор тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 350 Н•м крутящего момента в распоряжении при 1650-4000 об/мин. Однако, порой ощутима турбопауза. Двигатель работает, на удивление, тихо и плавно, под стать ему и характер 6-ступенчатого "автомата". Но если хочется насладиться сочным звуком выхлопа, то можно нажатием кнопки активировать синтезатор, создающий этот рык по средствам аудиосистемы. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7 с и развивает 200 км/ч. В городе расход топлива составляет 11,2 л/100 км, а в загородном – 8,4 л/100 км.

Альтернатива – гибридный NX 300h. Его 2,5-литровая атмосферная "четверка" мощностью 154 л. с. работает в паре со 141-сильным электромотором. Суммарно они могут развить 194 л. с. и целых 475 Н•м крутящего момента. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 9,1 с и развить 180 км/ч. Странно, но гибридная силовая установка более шумная. К тому же бесступенчатый вариатор CVT иногда оставляет бензиновый двигатель на высо-

ких оборотах. Зато ее "аппетит" значительно меньше – 7,1 л/100 км в городе и 7,8 л/100 км за городом.

Начальная версия – переднеприводная, а полный привод предложен за доплату. Причем, в NX 300h задние колеса вращает только электромотор. С обеими ведущими осями автомобиль демонстрирует лучшее сцепление с дорогой. Кроме того, в этом случае предусмотрена система распределения вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения и уменьшающая недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и весьма информативное. Подвеска, на удивление, упругая, по меркам Lexus, но езда все равно остается комфортабельной. В варианте F Sport она несколько жестче, поэтому вседорожник меньше кренится в виражах. Кроме того, в этом случае предусмотрена технология настроек шасси и двигателя со спортивным и экономичным режимами. У NX хорошие тормоза, а усилие на педали легко дозировать. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию салона.

Lexus NX поступит в продажу с конца года. Известно, что в США вседорожник будет стоить от 36 тыс. долларов.









Технические характеристики Lexus NX		
Модификация	NX 200t	NX 300h
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1790	1900
Длина/ширина/высота, мм	4630/1870/1646	
Колесная база, мм	2660	
Колея передняя/задняя, мм	1570/1570	
Клиренс (дорожный просвет), мм	176	
Объем багажника, л	501/1546	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1987	2494
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	235 при 4800	154 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1650-4000	206 при 4400
Тип вспомогательного двигателя	-	электрический
Макс. мощность, л. с.	-	141
Макс. крутящий момент, Н·м	-	269
Топливо/емкость бака, л		Аи-95/60
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC	
Количество подушек безопасности, шт	8	
Размер шин	225/65 R17	235/55 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	9,1
Максимальная скорость, км/ч	200	180
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	11,2	7,1
– загородный цикл	8,4	7,8
– смешанный цикл	9,8	7,3
Стоимость автомобиля (в США), долларов	36 000 – 45 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-Benz S-Class Coupe: Знакомое имя, новые технологии

Mercedes-Benz S-Class является флагманом немецкой марки уже свыше 60 лет. Традиционно линейка модели включала не только седан, но и купе. С 1992 года двухдверная версия была выделена в отдельное "семейство" и названа CL-Class. Однако теперь в Mercedes-Benz решили вернуться к истокам и снова выбрали оригинальное название S-Class Coupe.





Парадокс, но, несмотря на схожесть в названиях седана и купе, различия в дизайне стали более выраженными. У Mercedes-Benz S-Class Coupe самобытный стиль, хотя, конечно, он сохраняет фирменные черты вроде широкой хромированной решетки радиатора с большой трехлучевой звездой по центру, длинного капота или крупных фар. Оптика, кстати, полностью светодиодная уже в базовой версии, а за доплату фары даже можно украсить кристаллами Сваровски. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Профиль автомобиля стал более стремительным: с аркообразным силуэтом крыши и очень высокой оконной линией. Боквины стали более профилированы, а на порогах установлены хромированные накладки. В крышку багажника интегрирован спойлер, а узкие фонари соединены серебристым молдингом.

Более грозно выглядит версия S63 AMG. Ее можно отличить по черной радиаторной решетке, увеличенному воздухозаборнику и аэродинамическому обвесу. Кроме того, установлены 19-дюймовые легкосплавные диски вместо стандар-

тным 18-дюймовых.

S-Class Coupe несколько короче своего предшественника – достигает 5027 мм в длину при колесной базе в 2945 мм. Зато он шире (1899 мм) и ниже (1411 мм), поэтому в анфас смотрится более приземисто. Поскольку практически все кузовные панели теперь изготовлены из алюминиевых сплавов, поэтому автомобиль стал легче на 65 кг – 2070 кг. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,28.

В салоне при закрытии двери автоматически подаются ремни безопасности. Стиль внутреннего оформления можно описать, как неоклассический. В отделке преобладают кожа, дерево и полированный алюминий. Передняя панель выполнена обволакивающей. Автомобиль получил особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, а селектор трансмиссии вынесен на рулевую колонку. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло, но эта система является опционной. В S63 AMG предусмот-

рен спортивный руль, а графика приборов несколько иная. В салоне светло благодаря стандартной панорамной крыше, а нажатием кнопки она тонируется.

Сверху на центральной панели установлен монитор мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика или с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, а потому разобраться в них несложно.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья Mercedes-Benz оснащены электроприводом регулировок. Посадка в купе достаточно низкая. Кресла широкие и комфортабельные, а также оснащены функциями подогрева, вентиляции и массажа (причем, возможна даже имитация массажа горячими камнями). Обогревается даже подлокотник на высоком трансмиссионном тоннеле. В S63 AMG установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они более упругие, но все равно неплохо приспособлены для дальних поездок.



На втором ряду теперь два отдельных кресла, разделенных консолью. Места для ног здесь достаточно, а вот запас над головой несколько ограничен, хотя взрослые среднего роста здесь легко поместятся. Багажник стал ощутимо меньше, чем у предшественника – 400 л против 490. Зато его крышка оснащена электроприводом с сенсорным открытием, то есть реагирует на движение ногой под бампером.

Конечно, оснащение автомобиля подобного класса не может быть бедным. Предусмотрены и система бесключевого доступа, и электропакет, и двухзонный климат-контроль, и DVD-плеер, а еще датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, камеры кругового обзора, система стабилизации, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. Подушек безопасности 10, а за доплату установят еще и дополнительные подушки в ремнях безопасности. Список опций включает беспроводной Интернет, распылитель духов, жесткий диск на 200 Гб, обогрев руля, аудиосистему с 23 динамиками. Также можно заказать технологии

ночного видения, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Поначалу для S-Class Coupe предложат на выбор два бензиновых V8 с двойным турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. В версии S500 установлен 4,7-литровый двигатель мощностью 455 л. с. при 5250 об/мин. Приличные 700 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1800 об/мин, поэтому тяги на низких оборотах предостаточно. Мотор эластичный, а также работает очень тихо и плавно. С ним автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом расход топлива, на удивление, умеренный – 13,1 л/100 км в городском цикле, 7,5 л/100 км – в загородном. Такого результата добились благодаря системе глушения двигателя при остановках.

У S63 AMG под капотом – 5,5-литровая "восьмерка", развивающая 585 л. с. при 5500 об/мин. Максимальный крутящий момент достигает внушительных 900 Н·м при 2250 об/мин. Этот двигатель фантасти-

чески отзывчив, а мощь всегда в избытке. Нажатием кнопки в спортивной выхлопной системе можно открыть перепускной клапан и тогда салон наполняется сочным рыком V8. Заднеприводная версия разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с, а полноприводная (она впервые предложена) – за 3,9 с. При желании за доплату порог скорости можно увеличить с 250 до 300 км/ч. При этом мотор позволяет передвигаться со скоростью 160 км/ч при 2100 об/мин на высшей передаче. В городе купе расходует 14,2 л/100 км, а на трассе – 8,0 л/100 км.

Позже палитру Mercedes-Benz S-Class Coupe расширят модификации с V12 – 530-сильный S600 и 630-сильный S65 AMG. Также через полгода модель получит новый 9-ступенчатый "автомат", а пока устанавливают проверенную 7-ступенчатую трансмиссию. В S500 она работает более плавно, зато в S63 AMG переключения происходят быстрее.

Оptionный полный привод существенно улучшает сцепление с дорогой. Купе более ориентировано на комфорт, а пото-

му обладает отличной курсовой устойчивостью, а пневмоподвеска буквально сглаживает все дорожные неровности. Технология Magic Body Control включает камеры, сканирующие дорогу перед автомобилем. Они определяют выбоины, чтобы подвеска могла к ним подготовиться и легче с ними справиться. Кажется, что купе парит над асфальтом. Руль легкий, но вместе с тем отличается точностью. Маленький автомобиль демонстрирует уди-

тельную прыть и маневренность в поворотах. К тому же, крены небольшие, ведь Magic Body Control дополнили новой функцией: кузов подобно мотоциклу немного наклоняется в сторону поворота. Таким образом, еще и боковое ускорение меньше влияет на водителя и пассажиров. Кроме того, следует отметить отличную шумоизоляцию: новинку называют самым тихим Mercedes-Benz в истории марки.

Конечно, характер S63 AMG несколько

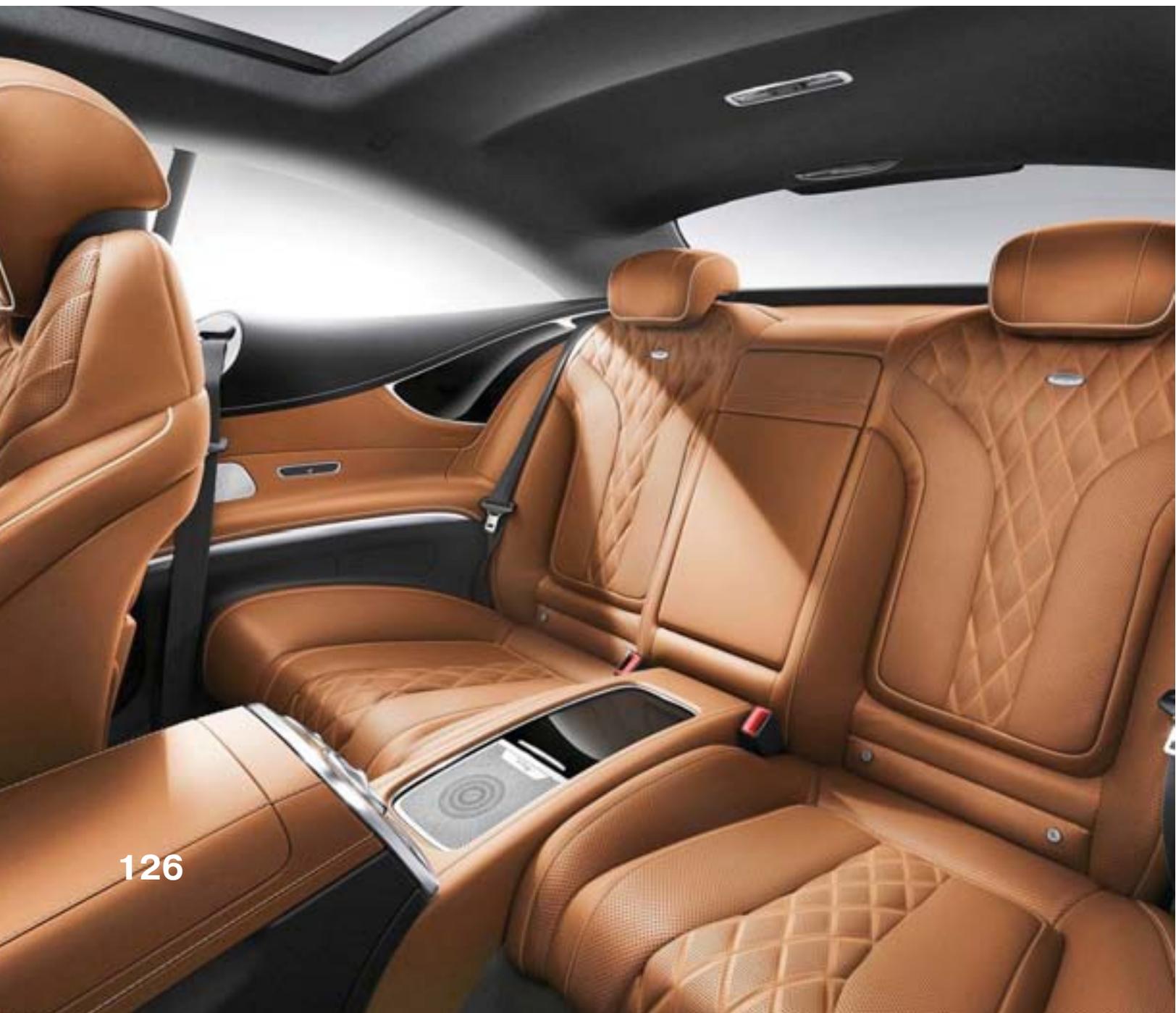
отличается. Его рулевое управление острее, а подвеска более упругая (хотя жесткой ее ну никак не назовешь). Автомобиль увереннее чувствует себя на извилистых дорогах, а карбоново-керамические тормоза обеспечивают лучшее замедление.

Mercedes-Benz S-Class Coupe уже начали продавать в Европе. Стоимость базовой версии составляет 126 тыс. евро.









Технические характеристики Mercedes-Benz S-Class Coupe

Модификация	S500 4Matic	S63 AMG 4Matic
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/4	
Снаряженная масса, кг	2090	2070
Длина/ширина/высота, мм	5027/1899/1411	
Колесная база, мм	2945	
Колея передняя/задняя, мм	1625/1649	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	400	
Диаметр разворота, м	11,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	4663	5461
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	455 при 5250	585 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1800-3500	900 при 2250-3750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	7-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	10	
Размер шин	245/50 R18	255/45 ZR19
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6	3,9
Максимальная скорость, км/ч	250	300
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	13,1	14,2
– загородный цикл	7,5	8,0
– смешанный цикл	9,9	10,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	126 000 – 170 600	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



L I N C O L N

**Lincoln: роскошь —
превыше всего**

Америка прославилась, прежде всего, своими массовыми моделями. Это и легендарный Ford T, и полноразмерный великан Chevrolet Impala. Даже спортивные Chevrolet Corvette и Ford Mustang относительно доступные и выпускаются в огромных количествах. Впрочем, это не значит, что за океаном не уделяют внимания автомобилям премиум-сегмента. Например, марка Lincoln всегда выпускала исключительно дорогие модели высшего класса.

Lincoln – детище американского конструктора Генри Лиланда. Сначала он работал в оружейной промышленности, а затем увлекся новым изобретением – автомобилем. Лиланд стоял у истоков марки Cadillac и концерна General Motors, однако в 1917 году поругался с руководством. Конфликт оказался мировоззренческим: глава General Motors был пацифистом и не хотел выпускать авиадвигатели, так как их использовали бомбардировщики в Первой мировой войне. Поэтому Лиланд задумал бросить вызов Cadillac и создавать свои модели премиум-класса. Новую компанию он назвал в честь Авраама Линкольна, за которого в молодости голосовал на президентских выборах.

Патент на авиадвигатели Liberty остался у Генри Лиланда и тот быстро наладил их производство. Правительство США заключило с ним контракт на 10 млн. долларов. Часть этих средств пошла на открытие завода в Детройте и разработку первенца – Lincoln Model L. Для своего времени модель оказалась очень неплохой. Она получила современный 5,9-литровый V8 мощностью 80 л. с. и могла развивать 110 км/ч. Качество сборки было на высоте. Однако дизайн, разработанный прием-



Lincoln Capri 1953 года



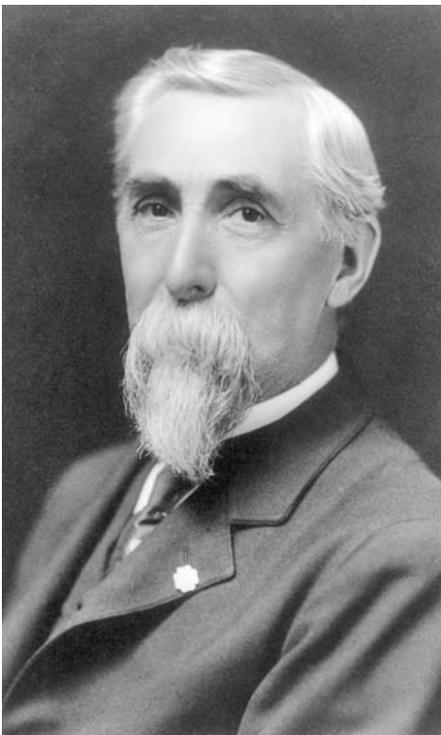
Lincoln Continental 1942 года



Lincoln Continental 1958 года



Lincoln Continental 1961 года



Генри Лиланд – отец Lincoln



Lincoln Blackwood, 2001 год



Lincoln Continental 1982 года



Lincoln Continental 1988 года



Lincoln Continental Convertible 1939 года



Lincoln Continental Convertible 1965 года



Lincoln Continental Coupe 1969 года



Lincoln Continental Mark II 1956 года



Lincoln Continental Джона Ф. Кеннеди



Lincoln Continental, 1971 год



Lincoln Cosmopolitan, 1949 год

ным сыном Лиланда Ангусом Вудбриджем, получился устаревшим. К тому же, цену в 3900-6600 долларов (48 000 – 64 000 долларов по нынешнему курсу) нельзя было назвать низкой, учитывая, что массовый Ford T стоил менее 500 долларов. Да и производство не удалось наладить вовремя, поэтому автомобили приходили покупателям с задержкой в несколько месяцев.

Результатом стало банкротство Lincoln. В 1922 году с конвейера сошло всего 150 машин и компанию выставили на продажу. Ее потенциал разглядели Генри Форд и его сын Эдсел. В то время концерн Ford мог составить конкуренцию General Motors только в сегменте доступных моделей. Соответственно, Lincoln выбрали, чтобы закрепиться в премиум-классе. Генри Лиланд некоторое время оставался почетным президентом компании, но вскоре ушел на пенсию.

Эдсел Форд взялся за "реанимацию" Lincoln. Сначала мощность двигателя увеличили до 90 л. с., что подняло максимальную скорость до 130 км/ч. Уже с 1923 года радикально обновили дизайн и представили целую палитру новых кузовов. Появились новые седан, фэзтон, кабриолет, купе, а также лимузин Towncar с удлиненной колесной базой. Конечно же, покупатель мог заказать и эксклюзивный дизайн в кузовном ателье. К концу года удалось продать 7875 Lincoln Model L. Еще больше нарастить объемы позволил заказ на партию машин с пуленепробиваемыми стеклами для полиции.

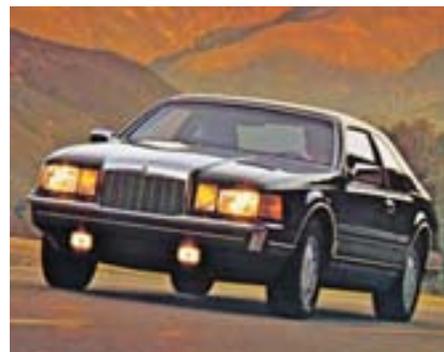
Конструкция Model L оказалась настолько удачной, что его выпускали вплоть до 1930 года. Затем на смену ему пришел полностью новый Lincoln Model K. Автомобиль стал крупнее, обрел длинный капот. Поначалу его предлагали только с 6,3-литровым 120-сильным V8, но в 1932 году модель разделили на две серии: KA остался с "восьмеркой", а вот более дорогой KB получил новый 7,3-литровый V12 мощностью 150 л. с.

Стилист Юджин Грегори каждый год создавал новые яркие кузова. Кроме того, пользовались популярностью версии с эксклюзивным дизайном от ателье LeBaron, Brunn и Dietrich. Но поскольку даже самый доступный Model K стоил 4400 долларов, а в США бушевала Великая депрессия, то объемы производства не были большими – 1500-3000 автомобилей в год.

Чтобы сделать компанию более прибыльной, в 1936 году была представлена более доступная модель Zephyr стоимостью 1300 долларов. Она привлекала внимание современным обтекаемым внешним видом и весила меньше благодаря несущему кузову. Компактный 4,4-литровый V12 развивал 110 л. с. и позволял достичь 140 км/ч. В первый же год было выпущено свыше 15 тыс. Zephyr. Кстати, один из седанов был приобретен для Никиты Хрущева и тот пользовался им в Киеве.



Lincoln Custom Limousine 1941 года



Lincoln Mark VII 1984 года



Lincoln MKC 2014 года



Lincoln MKS 2010 года



Lincoln MKX 2006 года



Lincoln MKZ, 2012 год



Lincoln Model K 1931 года



Lincoln Model KA Convertible с эксклюзивным кузовом от Dietrich, 1933 год

Интересно, что Model K при этом остался в модельном ряду, но изготавливать его стали по индивидуальному заказу. В частности, один фаэтон был подарен президенту США Франклину Делано Рузвельту. Кстати, с этих пор Lincoln были в гаражах практически всех американских президентов. В 1941 году на смену Model K пришел лимузин Lincoln Custom.

Zephyr послужил основой для, пожалуй, самого известного Lincoln – Continental. Идея его создания родилась у Эдсела Форда в 1939 году после отпуска в Париже. Там бизнесмен увидел множество элегантных спортивных моделей и захотел себе особый автомобиль. Юджин Григори на платформе Zephyr создал изящный кабриолет с плавными обводами кузова и 120-сильным V12. Поначалу его планировали оставить в единственном экземпляре, но друзья Эдсела захотели и себе подобные автомобили. Было решено производить не только кабриолет, но и купе. В 1939 году собрали 25 машин, через год – 400, а в 1942 году – уже 1200.

Затем из-за войны Lincoln пришлось отказаться от легковых автомобилей и переключиться на боевую технику. К мирной продукции вернулись в 1946 году. Поначалу на конвейер вернули Continental и доработанный Zephyr – Series H. Три года спустя поя-



Lincoln Model KA Coupe 1932 года



Lincoln Model KB 1932 года получил 7,3-литровый V12



Lincoln Model KB Berline 1937 года

вилось полностью новое "семейство" Lincoln. Модели EL и Cosmopolitan привлекали внимание аэродинамическими кузовами с утопленными фарами и обилием хрома. Стандартное оснащение пополнили электроприводы стеклоподъемников и сидений. Автомобили получили новый 5,5-литровый 152-сильный V8 и автоматическую трансмиссию. Для президента Гари Трумэна создали особый парадный Cosmopolitan с прозрачной крышей. В 1952 году появился 225-сильный Lincoln Capri.

В 1956 году возродили Lincoln Continental. Утонченное купе снова отличалось европейским дизайном и получило современное оборудование вроде кондиционера или гидросилителя руля. Новый 6,0-литровый V8 развивал 300 л. с. Continental Mark II получился баснословно дорогим – 10 тыс. долларов, то есть на уровне Rolls-Royce тех лет. Тем не менее, удалось продать около 3000 машин. Среди клиентов были представители элиты – шах Ирана Мохаммед Реза-Пехлеви, певцы Фрэнк Синатра и Элвис Пресли, звезда Голливуда Элизабет Тейлор.

Параллельно с Continental обновили всю линейку Lincoln. Предварял их оригинальный концепт-кар Futura, ставший первым транспортным средством Бэтмэна. Модели Capri и Premiere выросли до 5,8 м в длину и привлекали внимание "плавниками" на задних крыльях. Они также были оснащены 300-сильными двигателями. В 1958 году мощность достигла 375 л. с., а в целях снижения веса все автомобили получили несущие кузова.



Lincoln Model KB Roadster 1935 года с кузовом от LeBaron



Lincoln Model L 1917 года – первенец марки



Lincoln Model L Sedan 1925 года



Lincoln Navigator 1997 года



Lincoln Premiere 1957 года



Lincoln Series H 1947 года



Lincoln Town Car 1981 года



Lincoln Versailles 1977 года



Lincoln Town Car Limousine 1994 года



Lincoln Zephyr 1936 года



Lincoln Zephyr Coupe 1938 года

С 1961 года было решено оставить в линейке Lincoln только Continental. Новичок отличался более сдержанным граненым дизайном, стал компактнее (5,4 м) и получил распашные двери. Под капотом появилась огромная 7,6-литровая "восьмерка", развивающая 365 л. с. За первый год было выпущено свыше 25 тыс. машин, а в 1966 году – рекордные 54 тыс. Continental четвертого поколения продержался на конвейере восемь лет, однако популярность была омрачена тем фактом, что именно в кабриолете этой модели был убит президент США Джон Кеннеди.

Новые седан, купе и кабриолет Lincoln Continental 1969 года достигли исполинских размеров в 5,9 м. Они привлекали внимание строгим угловатым дизайном и выдвигаемыми фарами. В списке опций появились антиблокировочная система тормозов ABS, центральный замок и технология автоматического управления светом фар (она переключалась с ближнего света на дальний, чтобы не ослепить водителей встречных машин). В 1973 году удалось продать почти 70 тыс. Lincoln Continental. Однако топливный кризис заставил в целях экономии существенно уменьшить мощность двигателей. К 1976 году огромный 7,5-литровый мотор развивал всего 200 л. с.

Новые времена заставили руководство Lincoln пересмотреть палитру моделей. Так, с 1980 года появился более компактный и легкий Lincoln Versailles. Седан Continental также сделали короче и легче, появилась даже

Лимузин Lincoln Town Car Джорджа Буша-старшего, 1989 год



версия с 2,4-литровым турбодизелем. Купе же выделили в отдельную модель и назвали Mark VII. Появилась и новая флагманская модель – Town Car, которая сразу стала основой для многочисленных лимузинов. Автомобили получили новое оборудование вроде бортового компьютера, подушек безопасности, пневмоподвески и кодового замка. В 1988 году Continental стал переднеприводным.

В 90-х марка открыла для себя новые автомобильные сегменты. Так, появился первый вседорожник Lincoln Navigator, а за ним последовал пикап Blackwood. Сейчас модельный ряд марки широк как никогда: в нем присутствуют как седан D-класса MKZ, так и наследник Continental, MKS. Появились вседорожники MKX, MKT и MKC. Руководство Ford Motor Company рассматривает возможность вывода моделей Lincoln на европейский рынок.



Первый автомобиль Бэтмана – Lincoln Futura 1955 года

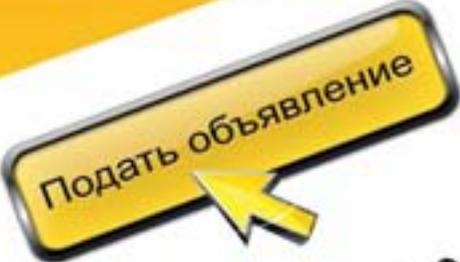


Удлиненный лимузин Lincoln Model L 1927 года



Этот Lincoln Model KB 1939 года создали специально для Франклина Рузвельта

arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

Подать объявление 

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

Подать объявление 

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



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