

Тест-Драйв

Ноябрь 2014



АВТОСАЛОН В ПАРИЖЕ
Mondial de l'Automobile-2014

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



ТЕМА
НОМЕРА
**КОРОНОВАННЫЕ
ОСОБЫ**

КОРОЛЕВСКИЕ
ИКОНЫ
БРИЛЛИАНТЫ ДЛЯ
НЕВЕСТЫ ПРИНЦА
ШЛЕЙФ КОРОЛЕВЫ

ИНТЕРВЬЮ
Аида Николайчук:
«МУЗЫКА ДАРИТ
СЧАСТЬЕ...»
Юлиана Ребенок
КОРОТКО О ГЛАВНОМ

Ольга Клименко

**ТРИУМФ
КОРОЛЕВЫ**

МОДА
**СОЗДАНО
ДЛЯ КОРОЛЕВ**
Коллекция
Dolce & Gabbana
**КУЛЬТОВАЯ
РОСКОШЬ**

БИЗНЕС
**BRAND, SAVE
THE QUEEN!**
ПЕРЕДАЮ
БИЗНЕС ДЕТЯМ

ФИТНЕС
ЕЁ ВЕЛИЧЕСТВО
ОСАНКА!

А ТАКЖЕ
Мария-Антуанетта
**НЕВЕРОЯТНЫЕ
РОМАНЫ**

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Ноябрь 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

Бобженко Андрей

Брызгунов Тарас

Горбылев Алексей

Каратаев Вячеслав

Коваль Инна

Косоголов Александр

Олейник 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

Автосалон

Автосалон в Париже Mondial de l'Automobile-2014:
автомобильные дни моды

34

**Премьера
Honda CR-V:**
модернизация

38

**Премьера
Aston Martin Lagonda:**
возрождение

44

**Премьера
Mazda 2:**
дубль третий

50

**Премьера
Ferrari F60 America:**
юбилейный кабриолет

56

**Премьера
Toyota Prius+:**
обновление

62

**Премьера
Porsche 911 GTS:**
прибавка в мощности

66

**Дебютант
Ford Mustang:**
настоящий американец

72

**Дебютант
Jeep Renegade:**
младший член "семьи"

82

**Дебютант
Mini 5-door:**
если три двери – мало

92

**Дебютант
Ford Mondeo:**
четвертое поколение

100

**Дебютант
Volkswagen Touareg:**
для города и бездорожья

108

**Сравнительный тест-драйв
Acura RDX, Lexus RX350 и Volkswagen Touareg:**
для города и легкого бездорожья

114

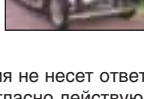
**Сравнительный тест-драйв
Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon:**
разные подходы к моделям C-класса

120

**Премьера
Audi A4 Avant, Mercedes-Benz C-Class Estate,
Volvo V60:** практичность – не помеха стилю

126

**Страницы истории
Яков Савчик:**
украинец, которому покорился Париж



2014
— PARIS —
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
4-19 OCTOBRE

LE FUTUR DE L'AUTOMOBILE
EST À PARIS

Автосалон в Париже

Mondial de l'Automobile-2014:

автомобильные дни моды

Парижский автосалон Mondial de l'Automobile по праву считается старейшей автомобильной выставкой в мире. Собственно, именно он дал толчок к развитию подобных мероприятий, когда впервые открыл свои двери в 1898 году. Тогда миру представили лишь несколько десятков моторизированных экипажей. Конечно, за почти 120 лет ситуация в корне изменилась и Mondial de l'Automobile стал одним из самых масштабных автошоу в мире. Проводят его раз в два года: по очереди с Франкфуртским автосалоном. Сейчас он занимает огромные павильоны Paris Expo общей площадью свыше 96 тыс. кв. м. Нынешнее мероприятие прошло с 2 по 19 октября под девизом "Автомобиль и мода", что, впрочем, для Парижа неудивительно.

В 2014 году в Париже состоялось свыше сотни мировых и европейских премьер. Среди них были как бюджетные модели, электромобили и гибриды, так и роскошные седаны, спортивные купе и кабриолеты. Причем, автомобилей премиум-сегмента оказалось весьма много: их подготовили Ferrari, Jaguar, Lamborghini, Mercedes-Benz. Это свидетельствует о хорошем состоянии мировой экономики. С ними контрастировали компактные городские модели. Традиционно все новинки показали в первые два дня, отведенные для прессы и специалистов отрасли. Хотя некоторые запланированные презентации не состоялись: например, седан Aston Martin Lagonda в Париж не привезли, а решили показать отдельно (детальнее о нем можно прочитать в этом же номере журнала "Тест-Драйв"). Всего в столицу Франции прибыло более 13 тыс. представителей средств массовой информации из 103 стран мира.

Естественно, одними премьерами автомобилей дело не обошлось. Свои экспозиции подготовили производители запчастей и аксессуаров. Был организован специальный павильон, где проводились потребительские тест-драйвы электромобилей. Кроме того, была подготовлена выставка классических моделей. В общем, на Mondial de l'Automobile было все, что могло заинтересовать посетителей.

Audi

В Audi к автосалону подготовили версию TT Roadster. Мягкая крыша кабриолета складывается с помощью электропривода за 10 с и весит всего 39 кг. На выбор предложены бензиновые 2,0-литровые моторы мощностью 230 и 305 л. с., а также 2,0-литровый 184-сильный турбодизель. Цены начинаются с отметки в 38 тыс. евро.

Еще один вариант TT – концептуальный Sportback. Автомобиль удлиннили на 29 см и добавили пару дверей. В остальном это знакомый TT с широкой решеткой радиатора, узкими фарами и аркообразной формой крыши. Колесные арки расширены, чтобы поместить 21-дюймовые легкосплавные диски. В пятую дверь интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В салоне осталось знакомое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и цифровая приборная панель. На втором ряду установлены два отдельных кресла. Бензиновый 2,0-литровый турбомотор после доработки развивает 400 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с при среднем расходе топлива в 7,0 л/100 км. TT Sportback получил трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод.

Audi A6 предстал в Париже в обновленном виде. У него новая оптика и радиаторная решетка. В салоне установлены новые сиденья. Кроме того, предложены улучшенные 3,0-литровые V6: бензиновый 333-сильный и дизельные мощностью 215, 285, 315 и 322 л. с.



Audi TT Sportback



Audi TT Roadster



Audi A6

BMW

В Париже состоялась официальная премьера второго поколения BMW X6. Вседорожник во многом схож с предшественником: сохраняет и характерную изогнутую линию крыши, и заостренную заднюю часть. Продолговатые фары теперь могут быть полностью светодиодными. Капот и боковины выполнены рельефными, а задние крылья стали более расширенными. Длина выросла до 4909 мм, а ширина – до 1989 мм. Автомобиль стал просторнее, а объем его багажника увеличен до 580 л. В салоне бросается в глаза большой 10,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы на центральной панели. Список опций пополнили вентиляция задних сидений, четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, а также системы ночного видения, автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Двигатели знакомы: бензиновые моторы объемом 3,0 л (306 л. с.) и 4,4 л (450 л. с.), турбодизели объемом 3,0 л (231, 313 и 381 л. с.). За доплату предложены активный задний дифференциал, адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска. Базовая версия стоит в Европе 66 тыс. евро.

Кроме того, на стенде BMW демонстрировали и кабриолет 2 Series. Его мягкая крыша складывается за 20 с.



BMW X6



BMW 2 Series Cabriolet



Citroen C1 Urban Ride



Citroen Divine DS

Citroen

Citroen Divine DS предваряет появление нового DS4. Автомобиль длиной 4,21 м и шириной 1,98 м отличается элегантным дизайном. Широкая "пасть" решетки радиатора инкрустирована кристаллами Сваровски. Узкие светодиодные фары подчеркнуты серебристыми накладками. Прозрачная крыша и заднее окно напоминают змеиную чешую. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Салон декорирован кожей и углеволокном, здесь также можно увидеть кристаллы Сваровски. Руль выполнен прямоугольным. Показания приборов и данные мультимедийной системы выведены на небольшой монитор. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Под капотом Divine DS – 1,6-литровая турбированная "четверка" мощностью 270 л. с.

Линейку Citroen C1 пополнила вседорожная версия Urban Ride. Хетчбэк можно отличить по пластиковому защитному обвесу и увеличенному дорожному просвету. На выбор предложены двигатели объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,2 л (82 л. с.).

Citroen C4 Cactus Airflow 2L расходует в среднем всего 2,0 л/100 км. Такого результата добились благодаря оригинальной гибридной силовой установке, состоящей из 1,2-литрового 82-сильного бензинового двигателя и мотора, работающего на сжатом воздухе. Также улучшена аэродинамика: установлены новые обвес и спойлер на крыше, а также покрышки с низким коэффициентом сопротивления качению. Масса автомобиля снижена до 865 кг.



Citroen C4 Cactus Airflow 2L

Dacia

Румынская компания представила автомобили повышенной проходимости Dokker Stepway и Lodgy Stepway. Их дорожный просвет увеличен, а нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Кроме того, решетка радиатора окрашена в черный цвет. В салоне изменена отделка. К тому же, оба автомобиля получили 1,2-литровый 115-сильный бензиновый турбомотор и 1,6-литровый турбодизель мощностью 110 л. с.



Dacia Dokker Stepway



Dacia Lodgy Stepway



Dacia Dokker Stepway

Ferrari

Главной новинкой на стенде Ferrari стал самый быстрый кабриолет за всю историю марки – 458 Speciale Aperta. Его 4,5-литровый атмосферный V8 развивает 605 л. с. при высоких 9000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а максимальная скорость составляет 325 км/ч. Подвеска и рулевое управление перенасстроены, а стандартное оснащение включает карбоново-керамические тормозные диски и адаптивные амортизаторы. Отличить 458 Speciale Aperta можно по увеличенным воздухозаборникам спереди, аэродинамическому обвесу и увеличенному заднему спойлеру. Масса снижена до 1340 кг. Жесткая крыша складывается за 14 с. Салон декорирован карбоном и алькантарой, также установлены спортивные сиденья. Всего выпускают 399 Ferrari 458 Speciale Aperta по цене в 250 тыс. евро.



Ferrari 458 Speciale Aperta



Fiat

В модельном ряду Fiat появился вседорожник 500X, построенный на платформе хэтчбека Punto. Как следует из названия, дизайн выдержан в стиле модели 500. Заметны и круглые фары, и плавные линии кузова, и фонари с хромированными ободками. Автомобиль достигает 4,25 м и 1,8 м – в ширину, а объем его багажника составляет 350 л. В салоне также преобладают знакомые скругленные формы. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. На центральной панели установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,4 л (140 и 170 л. с.), 1,6 л (110 л. с.) и 2,4 л (184 л. с.), турбодизели объемом 1,3 л (95 л. с.) и 2,0 л (140 л. с.). За доплату доступны 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия, полный привод и технология настройки шасси. Стоимость начальной версии Fiat 500X составит около 20 тыс. евро.



Fiat 500X





Ford C-Max



\Ford S-Max

Ford

В Париже представили второе поколение Ford S-Max. Мини-вэн стал выглядеть солиднее благодаря хромированной радиаторной решетке. Вместе с тем, он сохраняет стремительный дизайн с большим углом наклона передних стоек крыши и профилированными боковинами. В салоне можно заметить цифровую приборную панель и 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 2. Как и ранее, доступны версии на 5 или 7 мест. Перечень опций дополнили электропривод пятой двери с сенсорным открытием, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (150 и 180 л. с.) и 2,0 л (240 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 120, 150 и 180 л. с. Впервые будет доступен и полный привод. Европейские цены начинаются с отметки в 30 тыс. евро.

Младший брат S-Max, C-Max, претерпел плановое обновление. У него схожая хромированная решетка радиатора, новые бамперы и оптика. Мини-вэн также получил SYNC 2, адаптивный круиз-контроль и парковочный автопилот, можно выбрать и 1,5-литровые турбодвигатели. Кроме того, появился и вариант с 1,5-литровым 120-сильным турбодизелем. Начальная версия стоит 16 тыс. евро.

Также впервые в Европе официально представили купе и кабриолет Ford Mustang. Они будут продаваться с 2,3-литровой 310-сильной турбированной "четверкой" или 5,0-литровым V8 мощностью 435 л. с.



Ford Mustang

Honda

На стенде Honda центральное место заняли обновленные хэтчбэк и универсал Civic. Их можно отличить по новым фарам со светодиодными ходовыми огнями, измененной решетке радиатора и фонарям. В салоне заменены передние сиденья. Кроме того, представили предсерийный вариант будущего Civic Type R. Его 2,0-литровый турбомотор развивает свыше 280 л. с. и дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 6 с. Ходовая Type R перенастроена, установлены адаптивные амортизаторы и технология изменения настроек шасси. Отличить заряженный хэтчбэк можно по аэродинамическому обвесу и огромному антикрылу. В салоне установлены спортивные кресла и рулевое колесо. Серийный Honda Civic Type-R появится в 2015 году.

Освежен и Honda CR-V. У него новая оптика и решетка радиатора, а в салоне появился 7-дюймовый сенсорный дисплей. Вседорожник получил 1,6-литровый 160-сильный турбодизель и 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию.



Honda CR-V



Honda Civic



Honda Civic Type R Concept



Honda Civic Type R Concept



Hyundai i20

Hyundai

Париж выбрали для презентации второго поколения хэтчбэка Hyundai i20. Он построен на полностью новой платформе: длина автомобиля выросла до 4035 мм, а колесная база – до 2570 мм. Во внешнем виде стало больше граней. Узкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а в бампере расположен широкий воздухозаборник. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. В салоне стало больше вставок "под алюминий". Передняя панель V-образная, а центральная консоль теперь наклонена. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 326 л. Список дополнительного оборудования дополнили система доступа без ключа, камера заднего вида, панорамная крыша и жесткий диск на 1 Гб. На выбор доступны бензиновые двигатели объемом 1,2 л (75 и 85 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.), а также 1,1-литровый 75-сильный и 1,4-литровый 90-сильный турбодизели. Стоимость хэтчбэка – от 12 тыс. евро.



Hyundai i20



Infiniti

Концепт-кар Q80 Inspiration – предвестник новой флагманской модели Infiniti. Седан длиной более 5 м выглядит стремительно благодаря длинному капоту, высокой оконной линии и аркообразной форме крыши. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. В салоне можно заметить цифровую панель приборов и планшет на наклоненной центральной консоли. Обод рулевого колеса – плоский снизу. Внутри установлены четыре сиденья, разделенных трансмиссионным тоннелем. Q80 Inspiration получил систему проецирования данных на лобовое стекло и оснащен автопилотом. Гибридная силовая установка состоит из 3,0-литрового бензинового V6 с двумя турбинами и электромотора. Общая мощность составляет 550 л. с., а средний расход топлива – 5,5 л/100 км.

Также обновлен седан Q70. Его можно отличить по увеличенной прямоугольной решетке радиатора и новой оптикой. Кроме того, появился удлиненный на 150 мм вариант Q70 L. В салоне появился улучшенный 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а список опций дополнили камеры кругового обзора. Появилась и модификация с 2,1-литровым 170-сильным турбодизелем.



Infiniti Q80 Inspiration



Jaguar

Британцы привезли во Францию седан XE – преемник модели X-Tуре. В его основе лежит полностью новая заднеприводная платформа, в которой широко использованы алюминиевые сплавы. Автомобиль длиной 4686 мм и с колесной базой в 2835 мм весит 1475 кг. У него стремительный профиль с длинным капотом, ниспадающей линией крыши и короткими свесами кузова. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими фарами. В крышку багажника интегрирован спойлер. Салон обшит кожей и алькантарой. Приборы размещены в отдельных колодцах, а центральная панель наклонена. Сохранен и фирменный выдвижной селектор автоматической трансмиссии. За доплату доступны система проецирования данных на лобовое стекло, беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами. XE можно оснастить бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (200 и 240 л. с.) и 3,0 л (340 л. с.), 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 161 или 180 л. с. Среди опций – полный привод и адаптивные амортизаторы. Базовая версия стоит 35 тыс. евро, а продажи начнутся сразу после автошоу.



Jaguar XE



Kia Sorento

Kia

В столице Франции презентовали новое поколение Kia Sorento. Вседорожник стал длиннее (4780 мм), а его колесная база выросла до 2780 мм. Дизайн стал серьезнее, а на смену углам пришли более плавные формы. Решетка радиатора увеличена в размерах, как и фонари Sorento. В салоне можно заметить умень-

шенное трехспицевое рулевое колесо и приборы с оптической подсветкой, а центральная панель наклонена. Доступны версии на 5 или 7 мест. Внутреннее пространство увеличено, а объем багажника вырос до 605 л. Пятая дверь теперь может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием. Также среди опций теперь есть камеры кругового обзор,

ра, вентиляция передних кресел, технологии слежения за "слепыми" зонами, автоматического замедления и соблюдения полосы движения. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,4 л (172 и 192 л. с.) и 3,3 л (270 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (186 л. с.) и 2,2 л (200 л. с.). Цены в Европе начинаются с отметки в 35 тыс. евро.



Kia Sorento





Lamborghini LPI910-4 Asterion



Lamborghini LPI910-4 Asterion

Lamborghini

В Lamborghini задумались о создании среднемоторного туристического купе, а его предвестником является концепт-кар Asterion LPI910-4. Дизайн выдержан в стиле собратьев Aventador и Huracan, то есть во внешнем виде преобладают грани. "Нос" традиционно заострен, внизу заметны два воздухозаборника, а узкие фары – светодиодные. В раздутых задних крыльях видны воздухозаборники. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован кожей, алькантарой и карбоном. Показания приборов выведены на экран, еще один дисплей заменяет клавиши на центральной панели. Asterion получил гибридную силовую установку, состоящую из 5,2-литрового 610-сильного V10 и 300-сильного электромотора. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 3 с и развить 320 км/ч. При этом расход топлива составляет 4,1 л/100 км в смешанном цикле, а дальность пробега на электротяге – 50 км. Купе также получило 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод.



Lamborghini LPI910-4 Asterion

Land Rover

Land Rover Discovery Sport приходит на смену Freelander. Новичка представили на специальной площадке перед павильонами, дабы он продемонстрировал свои вседорожные способности. Автомобиль заметно крупнее предшественника (длина – 4600 мм, колесная база – 2741 мм). Грани в дизайне уступили место плавным линиям, а у стоек крыши увеличены углы наклона. Передняя часть выглядит в стиле собрата Range Rover Evoque: хромированная решетка радиатора сочетается с узкими фарами. Салон декорирован кожей, которую разбавляют многочисленные серебристые накладки. Приборы помещены в отдельные желоба, а наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Кресла второго ряда получили горизонтальную регулировку, появился и третий ряд сидений. Discovery Sport может быть оснащен парковочным автопилотом, камерами кругового обзора, системами автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Ему предложены 2,0-литровый 240-сильный бензиновый турбомотор либо 2,2-литровый турбодизель мощностью 150 или 190 л. с. Вседорожник получил 9-ступенчатый "автомат" и технологию Terrain Response с режимами для разных типов дорожного покрытия. Начальная стоимость Land Rover Discovery Sport – 31 тыс. евро.



Land Rover Discovery Sport



Mazda

В Париже анонсировали премьеру хэтчбека В-класса Mazda 2, но она не состоялась. Зато к 25-летию кабриолета Mazda MX-5 приурочили выход четвертого поколения кабриолета. Новичок стал компактнее предшественника (3915 мм в длину) и легче на 100 кг – 1050 кг. Поскольку двигатель сдвинут назад (в целях лучшего распределения массы по осям), то капот стал длиннее. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими фарами. Задние крылья расширены, а крышка багажника заострена. В салоне улучшены материалы отделки. Приборная панель состоит из аналогового тахометра и двух дисплеев, появился и 7-дюймовый экран на центральной консоли. Спортивные кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Для MX-5 доступны бензиновые двигатели объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.), установлена и полностью новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия. Европейские цены на Mazda MX-5 начинаются с отметки в 25 тыс. евро.



Mazda MX-5





Mercedes-Benz

Главной новинкой штутгартской компании стал Mercedes-AMG GT. Купе длиной 4,5 м пришло на смену модели SLS AMG. Оно привлекает утонченным стилем и плавными обводами. У него длинный капот и элегантная аркообразная форма крыши. Широкая решетка радиатора с трехлучевой звездой по центру сочетается с каплевидными светодиодными фарами. Расширенные задние крылья подчеркнуты изящными узкими фарами. Масса снижена до 1540 кг. В салоне кожа сочетается с алюминием и карбоном. Приборы размещены в отдельных колодцах, а обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Сиденья разделены высокой центральной консолью. У спортивного автомобиля – немаленький 350-литровый багажник. Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами предложен в версиях на 462 и 510 л. с. и работает в паре с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с и достигает 310 км/ч. Кроме того, 510-сильная версия получила электронный дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы. За доплату доступны карбоново-керамические тормоза. Стоимость Mercedes-AMG GT стартует с отметки в 115 тыс. евро.



Mercedes-AMG GT

Этот же двигатель установлен и под капотом нового Mercedes-Benz C63 AMG, только он развивает 476 или 510 л. с. Более мощная версия способна разогнаться до 100 км/ч за 4 с, а максимальная скорость у нее ограничена на отметке в 250 км/ч. Седану и универсалу перенастроили ходовую, установили новые тормоза и адаптивные амортизаторы. Отличить их можно по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне установлены спортивные сиденья, новые приборы и рулевое колесо. Mercedes-Benz C63 AMG будет стоить от 70 тыс. евро.

Также в Париже представили обновленный мини-вэн Mercedes-Benz B-Class. Он получил новые бамперы и оптику, измененную решетку радиатора. В салоне освежена комбинация приборов, а среди опций теперь есть система доступа без ключа и полный привод. Стоимость не изменилась – от 27 тыс. евро.



Mercedes-AMG GT



Mercedes-Benz C63 AMG



Mercedes-Benz B-Class



Mercedes-Benz C63 AMG



Mercedes-Benz B-Class



Mercedes-Benz B-Class

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander PHEV Concept-S предваряет обновление вседорожника. У него новая решетка радиатора, продолговатые фары и иной передний бампер. Сзади фонари растянуты на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются кожа и дерево, а центральная панель покрыта черными лакированными вставками. Также заменены передние сиденья. Силовая установка состоит из 2,0-литровой 150-сильной бензиновой "четверки" и двух электромоторов. Концепт-кар может проехать до 55 км на электротяге, а в гибридном режиме расходует 1,6 л/100 км.



Mitsubishi Outlander PHEV Concept-S



Nissan

В Nissan возродили модель С-класса Pulsar. Хэтчбек получился довольно крупным – 4385 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. Детали дизайна позаимствованы у вседорожных Qashqai и X-Trail: это V-образная решетка радиатора, мускулистые передние крылья, рельефные боковины и большой угол наклона лобового стекла. В салоне приборы помещены в отдельные желоба, а на центральной панели – 5,8-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника Pulsar – 385 л. В самой дорогой версии предусмотрены светодиодные фары, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного торможения, технологии мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (115 л. с.) и 1,6 л (190 л. с.), а также 1,5-литровый 110-сильный турбодизель. Начальная версия стоит в Европе 16 тыс. евро.

В Париже посетители также смогли ознакомиться с предсерийным вариантом Nissan Pulsar Nismo. Его 1,6-литровый турбомотор развивает свыше 200 л. с. Также установлены новые пружины подвески и амортизаторы, а рулевое управление перенастроено. Отличить хэтчбек можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и карбоновому спойлеру на крыше. Кроме того, установлены 19-дюймовые колесные диски. Салон декорирован алькантарой, а циферблаты приборов теперь красные. На первом ряду установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками.



Opel Corsa



Opel Corsa



Opel Adam S

Peugeot

Peugeot Quartz предваряет появление нового компактного вседорожника. Концепт-кар, длиной 4,5 м, отличается подтянутым силуэтом с короткими свесами кузова и большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Оптика – полностью светодиодная, причем подсвечена и решетка радиатора. Колесные арки раздутые, а боковины профилированы. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Салон декорирован базальтом и тканью, полученной из переработанных пластиковых бутылок. Показания приборов могут выводиться на дисплей или лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю. Внутри установлены четыре сиденья, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Гибридная силовая установка состоит из 1,6-литрового 270-сильного бензинового турбодвигателя и двух 115-сильных электромоторов. На электротяге автомобиль может проехать 50 км. Quartz получил полный привод и пневмоподвеску с изменяемым клиренсом.

Седан и универсал 508 прошли обновление. Их можно отличить по новым фарам и решетке радиатора, измененному капоту. Сзади заметны более крупные фонари. В салоне центральной панели установлен новый 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а показания приборов отныне могут выводиться на лобовое стекло. Бензиновый 1,6-литровый турбомотор теперь развивает 165 л. с., а 2,0-литровый турбодизель – 150 или 180 л. с.

Линейку Peugeot 308 пополнила версия GT с 1,6-литровым турбомотором мощностью 205 л. с.



Peugeot Quartz



Peugeot 308 GT

Renault

Renault на родном Парижском автосалоне представили новое поколение мини-вэна Espace. Как и прежде, его визитной карточкой является однообъемный силуэт с большим углом наклона лобового стекла. Широкая хромированная решетка радиатора напоминает улыбку, а по бокам расположены продолговатые светодиодные фары. На порогах появились хромированные накладки. У Espace – оригинальные треугольные задние стойки, подчеркнутые фонарями сложной формы. Массу удалось снизить на 250 кг. В салоне сразу бросается в глаза огромный 8,7-дюймовый сенсорный дисплей на наклоненной центральной панели. Показания приборов также выведены на экран. На трех рядах сидений поместятся семь человек, а объем багажника может достигать 2040 л. На выбор предложены 1,6-литровые двигатели с турбонаддувом: бензиновый 200-сильный и дизельные мощностью 130 и 160 л. с. Мини-вэн также получил трансмиссию с двумя сцеплениями и технологию настройки шасси. Базовая версия будет стоить в Европе 35 тыс. евро.

Renault Eolab – предвестник новой гибридной модели. Хэтчбек привлекает внимание расположением дверей: с правой стороны их две, с левой – одна. У него стремительный профиль с ниспадающей линией крыши. Улучшить аэродинамику призваны выдвижные спойлер и закрылки. Поскольку в конструкции широко использованы карбон, алюминиевые и магниевые сплавы, то масса Eolab – всего 955 кг. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены съемным планшетом. Внутри установлены четыре отдельных кресла. Силовая установка состоит из 1,0-литрового 75-сильного бензинового двигателя и 68-сильного электромотора (он, кстати, еще и сцепление заменяет). Расход топлива в смешанном цикле – всего 1 л/100 км, а дальность пробега на электротяге составляет 60 км.



Renault Eolab



Renault Eolab



Renault Espace



Renault Eolab



Seat

Seat Leon X-Perience – универсал повышенной проходимости. Его дорожный просвет прибавил 15 мм (до 160 мм), а бамперы, колесные арки и пороги кузова прикрыты защитными пластиковыми накладками. Комплектация включает 17-дюймовые литые диски. В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-оранжевыми швами. Автомобиль можно оснастить 1,8-литровым бензиновым турбомотором или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 150 и 184 л. с. Также Leon X-Perience получил полный привод. Начальная версия оценена в 25 тыс. евро.



Seat Leon X-Perience





Skoda Fabia

Skoda

Парижский автосалон выбрали для презентации Skoda Fabia третьего поколения. Хетчбэк и универсал стали солиднее на вид благодаря новому графическому стилю. Увеличенная в размерах решетка радиатора сочетается с прямоугольными фарами. Боковины теперь рельефные, а у задних стоек крыши – больший угол наклона. Длина хетчбэка Fabia уменьшена до 3982 мм, а вот ширина стала больше на 90 мм – 1730 мм. Массу снизили на 60 кг – до 980 кг. В салоне заметны приборы в классическом стиле и знакомое по Octavia рулевое колесо. Объем багажника увеличен до 330 л, а в универсале он составляет 530 л. Впервые в качестве опций предложены мультимедийная система с 6,5-дюймовым сенсорным дисплеем, беспроводной Интернет, система бесключевого доступа, панорамная крыша, система определения усталости водителя. Появились и новые двигатели: бензиновые объемом 1,0 л (60 и 70 л. с.) и 1,2 л (90 и 110 л. с.), турбодизели объемом 1,4 л (75, 90 и 105 л. с.). Продажи Skoda Fabia начнутся с ноября по цене от 12 тыс. евро.



Smart

В столице Франции дебютировал Smart нового поколения, причем как двухместный Fortwo, так и четырехместный Forfour. Теперь обе версии заднемоторные и построенные на общей платформе с Renault Twingo. К тому же, отныне у них схожий дизайн. Сохранены характерные фамильные черты вроде решетки радиатора в виде улыбки и крупных миндалевидных фар. Вместе с тем, линии кузова стали элегантнее. Автомобиль получил светодиодные ходовые огни и фонари. Fortwo достигает 2,7 м в длину, а Forfour – 3,5 м. В салоне появились лакированные вставки и монитор мультимедийной системы. Внутреннее пространство увеличено, а объем багажника вырос до 260 л в обеих версиях. Список опций пополнили технологии соблюдения полосы движения и автоматического замедления. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 0,9 л (90 л. с.) и 1,0 л (71 л. с.). У Smart расширена колея, а диаметр разворота Fortwo уменьшен до 7,3 м. Цены начинаются с отметки в 11 тыс. евро.



Smart Fortwo



Smart Forfour



Smart Fortwo



Smart Forfour



SsangYong XIV Air

SsangYong

В SsangYong идет разработка компактного внедорожника, а предваряет его концепт-кар XIV-Air и XIV-Adventure. Они отличаются угловатым дизайном и двухцветным профилем. Крупные фары сочетаются с узкой решеткой радиатора, а в бампере расположен широкий воздухозаборник. Колесные арки расширены. Панели крыши выполнены съемными, а по центру проходит ребро жесткости. Сзади по краям кузова установлены изогнутые фонари. Салон декорирован двухцветной тканью. Приборы находятся в отдельных колодцах, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены сенсорным дисплеем. Передние кресла оснащены подогревом, электроприводом и вентиляцией, также предусмотрены система доступа без ключа и двухзонный климат-контроль. У концептов разные 1,6-литровые двигатели – бензиновый и дизельный.



SsangYong XIV Air



SsangYong XIV Adventure

Suzuki

Новый компактный вседорожник Suzuki будет носить знакомое имя Vitara. Своим угловатым внешним видом 4,17-метровый автомобиль очень напоминает предсерийный концепт IV-4. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами и широким воздухозаборником в бампере. Колесные арки расширены, а у стоек крыши – малые углы наклона. Сзади бросаются в глаза крупные треугольные фонари. Масса базовой версии – всего 1075 кг. В салоне заметно рулевое колесо от Suzuki Swift, а отделка разбавлена вставками в цвет кузова. На центральной панели небольшие аналоговые часы сочетаются с 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Объем багажника составляет 375 л. Среди опций есть адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. На первых порах Vitara получил 1,6-литровые двигатели: бензиновый 120-сильный и дизельный мощностью 118 л. с. Полный привод с системой изменения вектора тяги предложен в качестве опции. Вседорожник будет стоить около 20 тыс. евро в базовой версии.



Suzuki Vitara



Suzuki Vitara



Toyota C-HR

Toyota

Концепт-кар C-HR намекает на появление нового компактного вседорожника. Трехдверный автомобиль длиной 4350 мм привлекает атлетичным стилем с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми расширенными крыльями. Узкая решетка радиатора сочетается с каплевидными светодиодными фарами и широкой решеткой радиатора. Крыша – практически полностью прозрачная. Узкое заднее стекло прикрыто сверху спойлером, а по краям кузова устанавливают изогнутые фонари. Toyota C-HR получил гибридную силовую установку.

В Toyota к 2015 году готовят серийную модель с водородными топливными ячейками, а предваряет ее Fuel Cell Sedan. Элегантный 4,8-метровый седан отличается клиновидным профилем с заостренным "носом" и аркообразным силуэтом крыши. Узкая решетка радиатора сочетается с огромными воздухозаборниками в бампере. Крылья седана слегка расширены, а боковины и капот профилированы. Фонари растянуты на всю ширину кузова. В салоне заметны прямоугольный руль и "двухэтажная" цифровая панель приборов. Fuel Cell Sedan получил 136-сильный электромотор, а энергия для него вырабатывается в топливных ячейках. Запаса топлива хватает, чтобы проехать 480 км, а разгон до 100 км/ч занимает 10 с.

Toyota Fuel Cell Sedan



Toyota C-HR



Toyota C-HR

Volkswagen

Главная новинка на стенде Volkswagen – восьмое поколение Passat. Основные черты дизайна модели сохранены, а во внешнем виде, как и ранее, преобладают грани. Хотя и можно заметить свежие черты вроде широкой хромированной решетки радиатора, продолговатых фар и аркообразной формы крыши. Новая модульная платформа MQB позволила сделать автомобиль легче на 85 кг при фактически неизменной длине в 4767 мм. Внутри показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Объем багажника седана увеличен до 586 л, а универсала – до 650 л. Среди нового оборудования – электропривод крышки багажника с сенсорным открытием, беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, парковочный автопилот. Также предложены адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического торможения, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. Можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150, 184 и 240 л. с.). Также в Париже показали 218-сильную гибридную версию Passat GTE. Стоимость модели – от 26 тыс. евро.

Линейка Volkswagen Golf пополнилась универсалом повышенной проходимости Alltrack. Его дорожный просвет прибавил 20 мм (до 162 мм), а нижняя часть кузова



Volkswagen Golf Alltrack



Volkswagen Passat

прикрыта пластиковым обвесом. В салоне несколько изменена отделка. Alltrack предлагают с 1,8-литровым 180-сильным турбомотором либо с 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 150 и 184 л. с. Универсал получил полный привод, а также электронные передний и задний дифференциалы повышенного трения. Цена автомобиля – 25 тыс. евро.

Концептуальный Volkswagen XL Sport являет собой заряженную версию купе XL1. Вместо гибридной силовой установки автомобиль получил 1,2-литровый двухцилиндровый мотоциклетный мотор Ducati мощностью 200 л. с. Концепт-кар весом 890 кг разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и достигает 270 км/ч. Улучшить управляемость призваны карбоново-керамические тормоза и новая задняя подвеска. От стандартного XL1 автомобиль можно отличить по аэродинамическому обвесу, дополнительным воздухозаборникам, расширенным крыльям и 18-дюймовым магниевым колесным дискам. Длина выросла на 40 см – до 4,29 м. Двери, как и прежде, поднимаются вверх. В отделке салона появились карбоновые вставки, а приборной панелью служит цветной дисплей.

Обновленный Polo GTI получил свежий 1,8-литровый турбомотор мощностью 192 л. с. Теперь он способен разогнаться до 100 км/ч за 6,7 с и развивает 236 км/ч. Кроме того, у него немного изменен дизайн передней части и увеличен воздухозаборник в бампере.



Volkswagen XL Sport



Volkswagen XL Sport



Volkswagen XL Sport



Volkswagen Passat



Volkswagen Passat



Volkswagen Passat



Volvo XC90

Volvo

"Гвоздем" экспозиции шведской марки стал новый вседорожник XC90. Модель второго поколения отличается солидным внешним видом и имеет выраженный двухобъемный профиль. Она получила массивную решетку радиатора и оригинальные фары с Т-образными светодиодами. Фонари традиционно размещены в задних стойках крыши. Volvo ощутимо крупнее предшественника (длина – 4950 мм, колесная база – 2985 мм), но при этом легче на 125 кг – 1940 кг. Салон декорирован кожей, деревом и алюминием, а в отделке селектора трансмиссии использован хрусталь. На центральной панели расположен огромный 9,5-дюймовый сенсорный экран. Вседорожник остается семиместным, а объем его багажника вырос до 1900 л. Впервые для XC90 можно заказать парковочный автопилот, четырехзонный климат-контроль и беспроводной Интернет. А система Auto brake at intersections применяет автоматическое замедление при повороте на перекрестке, если замечена встречная машина. Все доступные двигатели – 2,0-литровые: бензиновые мощностью 254 л. с. и 320 л. с., и дизельные, развивающие 190 и 225 л. с. XC90 оснащен 8-ступенчатым "автоматом", а за доплату доступна пневмоподвеска. Цены в Европе начинаются с отметки в 49 500 евро.



Honda CR-V:

модернизация



Компактный вседорожник Honda CR-V известен с 1995 года, а три года назад появилось его четвертое поколение. Теперь пришло время для планового обновления вседорожника. Подготовили его к Парижскому автосалону.

CR-V сохраняет оригинальный мускулистый дизайн. Впрочем, обновленную модель легко отличить при взгляде на нее в анфас. У автомобиля новая решетка радиатора и измененные фары со светодиодными ходовыми огнями. В бампере увеличен воздухозаборник. Заменены зеркала заднего вида, предложены новые легкосплавные диски диаметром 17 и 18 дюймов. Сзади освежены фонари, а пятая дверь украшена серебристым молдингом.

В салоне перемены менее радикальны. В отделке стало больше вставок "под алюми-

ний". На центральной панели появился новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Между передними креслами заметен улучшенный подлокотник. Водительское сиденье теперь может быть оснащено памятью на настройки, а пятую дверь можно дополнить электроприводом.

Бензиновые двигатели остались прежними: 2,0-литровая "четверка" развивает 150 л. с., а 2,4-литровая – 190 л. с. Остался и 1,6-литровый турбодизель, но если в переднеприводном CR-V он по-прежнему развивает 120 л. с., то в полноприводной модификации – уже 160 л. с. Таким обра-

зом, последний вариант пришел на смену 2,2-литровому мотору. Также впервые вседорожник получил 9-ступенчатую автоматическую коробку переключения передач.

Освеженный Honda CR-V поступит в продажу вскоре после презентации. Стоимость вседорожника в Европе составит от 25 тыс. евро.







Aston Martin Lagonda:

Возрождение



Марка Aston Martin славится не только своими купе и кабриолетами. С 60-х годов в линейке марки присутствовали и седаны, получившие название Lagonda – в честь британской марки, входившей ранее в один концерн с Aston Martin. Поначалу эти автомобили не были массовыми, но модель 1976 года оказалась более успешной. Она принесла в автомир такие новинки как цифровая панель приборов, бортовой компьютер и отдельный климат-контроль. С 1987 года ее не выпускают, и в Aston Martin неоднократно предпринимали попытки ее возрождения. И вот теперь увидел мир полностью новый Aston Martin Lagonda.

Lagonda построен на проверенной платформе V8, которую используют знаковые Aston Martin DB9 и Vanquish, а основные узлы и агрегаты позаимствованы у пятидверного Rapide. Впрочем, по сравнению с донором, новичок существенно подрос: его длина прибавила почти 40 см (до 5396 мм), а колесная база увеличена примерно на 20 см – до 3189 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые и магниевые сплавы, а все кузовные панели – карбоновые.

По дизайну седан существенно отличается от своих нынешних собратьев и внешне больше напоминает знаменитого предка 1976 года выпуска. Он привлекает строгим граненым стилем. У него длинный капот, высокая оконная линия и малые углы наклона стоек крыши. Широкая хромированная решетка радиатора напоминает улыбку, а по бокам расположены узкие светодиодные фары. Боковины по традиции украшены вентиляционными отверстиями. Задняя часть слегка заужена, в крышку багажника интегрирован спойлер, а небольшие фонари соединены се-

ребристой накладкой. В бампер интегрированы прямоугольные сопла выхлопной системы.

В отделке салона сочетаются дорогая кожа, дерево и полированный алюминий. К оформлению каждого автомобиля подходят индивидуально и учитывают все пожелания клиента. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Aston Martin Vanquish. Приборы напоминают старинные часы, а их стрелки вращаются в разные стороны. Центральная консоль наклонена, а отдельные переключатели на ней инкрустированы хрусталем. Можно увидеть здесь и аналоговые часы. Внутри установлены четыре отдельных сиденья с интегрированными подголовниками, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Они оснащены электроприводом регулировок, подогревом и вентиляцией, а задние кресла расположены выше, чем передние. Комплектация также включает систему бесключевого доступа, четырехзонный климат-контроль, камеру заднего вида, мощную 1000-ваттную аудиосистему.

Под капотом Lagonda установлен знаковый 6,0-литровый V12. Его мощность составляет около 600 л. с. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость превышает 280 км/ч. Седан также получил адаптивные амортизаторы и 20-дюймовые легкосплавные диски.

Aston Martin Lagonda выпущен в рамках эксклюзивной программы персонализации, поэтому он не будет массовым. Всего выпустят лишь сотню таких седанов. Естественно, стоимость подобного раритета немалая – 500 тыс. евро. Но для его покупки мало лишь обладать солидным банковским счетом, нужно еще и быть постоянным клиентом Aston Martin. Ведь Lagonda – автомобиль для избранных.









Технические характеристики Aston Martin Lagonda	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/4
Длина, мм	5396
Колесная база, мм	3190
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5935
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 6750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	630 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control,
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 295/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	280
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	500 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Mazda 2:

Хетчбэк Mazda 2 известен с 2002 года – именно тогда он пришел на смену модели 121. Двенадцать лет спустя дебютирует третье поколение этой модели В-класса.

дубль третий



В основе модели лежит полностью новая платформа. Mazda 2 получился заметно крупнее предшественника. Его длина выросла до 4060 мм, а колесная база — до 2570 мм. Масса при этом снижена до 1030 кг в базовой версии. Черты дизайна позаимствованы у старшего брата Mazda 3. В профиль хэтчбек смотрится стремительно благодаря длинному капоту, сдвинутому назад салону и большому углу наклона передних стоек крыши. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются раскосые фары. Боковины стали рельефными, а колесные арки немного расширены. На крыше установлен спойлер, а

высоко посаженные продолговатые фонари визуально расширяют заднюю часть.

Материалы внутренней отделки улучшены. Появились лакированные вставки, а в более дорогих версиях салон декорирован кожей. У трехспицевого рулевого колеса — небольшой диаметр. На приборной панели аналоговый тахометр сочетается с двумя дисплеями. К центральной консоли прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Салон стал просторнее, особенно увеличено пространство для ног на втором ряду.

Бензиновые двигатели знакомы по предшественнику, но они немного доработаны.

Это "четверки" объемом 1,3 л (92 л. с.) и 1,5 л (105 л. с.). Новичком стал 1,5-литровый 105-сильный турбодизель, расходующий в среднем 3,3 л/100 км. Также впервые предложена 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Диаметр разворота уменьшен до 9,4 м, несмотря на возросшие размеры.

Mazda 2 официально презентовали в Японии (там модель называется Demio). Европейская же премьера запланирована на Парижский автосалон. Начало продаж запланировано на конец года, а цена базовой версии составит около 13 тыс. евро.









Ferrari F60 America:

юбилейный кабриолет



В 50-х годах немало Ferrari получали эксклюзивные заказные кузова. Покупатель приобретал шасси с двигателем, а затем обращался в кузовное ателье. Затем от такой практики постепенно отказались, но в наши дни время от времени появляются особые Ferrari. Новейший из них – кабриолет F60 America, посвященный 60-летию присутствия итальянской марки на рынке США.

В основе Ferrari F60 America лежит купе F12 Berlinetta. У него знакомый силуэт с длинным капотом и рельефные боковины. А вот передний воздухозаборник увеличен в размерах, изменена и форма "носа". Установлены новые узкие фары, а в капоте видны дополнительные вентиляционные отверстия. Мягкая тканевая крыша может складываться на скорости до 120 км/ч, а за спинками сидений появились дуги безопасности, спасающие при переворачивании. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова размещены измененные круглые фонари. Из бампера выглядывают четыре выхлоп-

ных трубы. Специальная окраска – синяя с белой полосой, как у американских гоночных автомобилей.

Отделка салона – двухцветная: красная со стороны водителя и черная – у пассажира. Кожа сочетается с карбоном и алюминием. На приборной панели главное место занимает большой желтый тахометр. Установлены ковшеобразные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, украшенные изображением американского флага.

Под капотом кабриолета – 6,3-литровый V12 с непосредственным впрыском

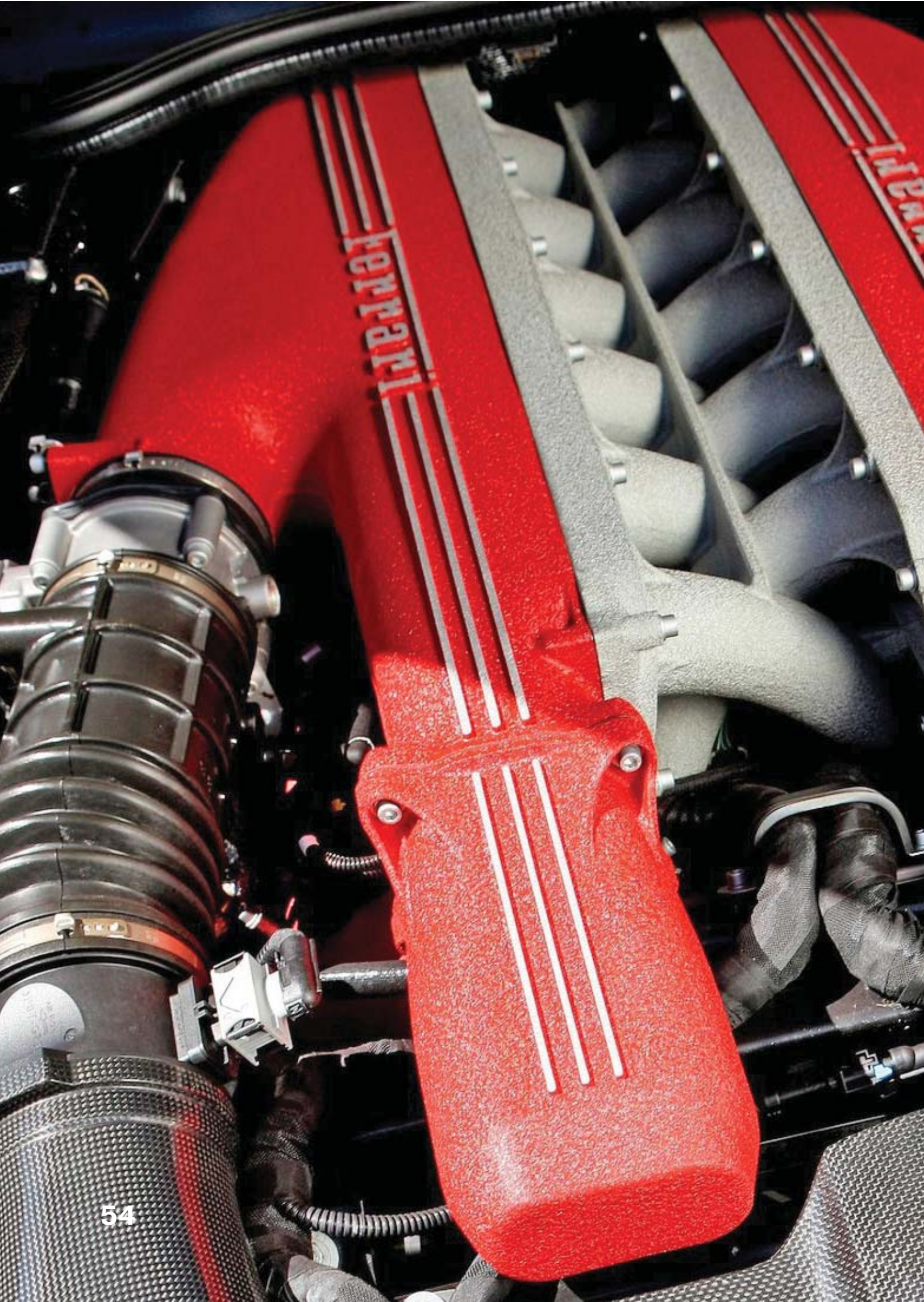
топлива. Он развивает 730 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,1 с. Максимальная скорость превышает 330 км/ч. Оснащение включает трансмиссию с двумя сцеплениями, электронный дифференциал и адаптивные амортизаторы.

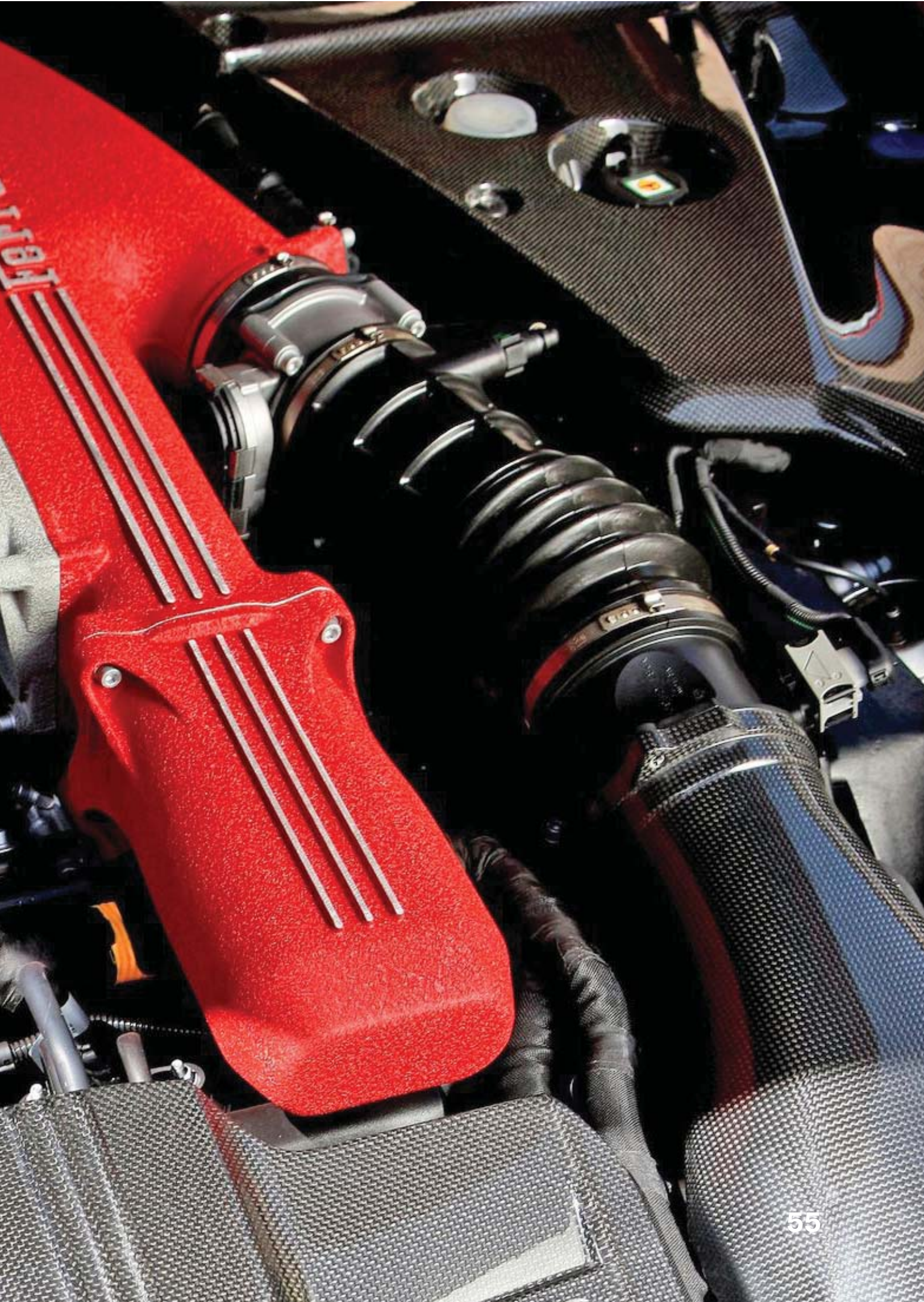
Всего выпустят лишь 10 Ferrari F60 America. Автомобили уже распроданы, несмотря на немалую стоимость в 2 млн. евро.











Toyota Prius+:

С 2011 года "семейство" Toyota Prius включает не только хэтчбэк, но и мини-вэн, получивший название Prius+. По прошествии трех лет эта версия претерпела обновление. Модернизировали ее вслед за стандартным Prius.

обновление





Мини-вэн внешне очень напоминает своего собрата с кузовом хэтчбэк. Разве что линия крыши у него не столь покатая, а у задних стоек меньший угол наклона. Большинство внешних изменений произошли в передней части. В частности, автомобиль получил новую V-образную решетку радиатора и раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями. Бампер стал массивнее, а воздухозаборник в нем увеличен в размерах. Сзади заметны иные фонари и несколько доработанный спойлер на крыше.

Кроме того, в бампере появились аэродинамические элементы.

В салоне перемены менее радикальные. Здесь остаются знакомые четырехспицевое рулевое колесо и расположенная по центру цифровая панель приборов. Заменены клавиши на центральной консоли и установлен новый 4,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы Toyota Touch 2. Также заметны измененные дефлекторы вентиляционной системы. Улучшена и шумоизоляция салона. Начальное оснащение расширено и

теперь включает связь Bluetooth и камеру заднего вида, а среди опций появился парковочный автопилот.

Гибридная силовая установка остается прежней: 1,8-литровый бензиновый двигатель мощностью 99 л. с. работает в тандеме с 81-сильным электромотором. Средний расход топлива – 4,1 л/100 км. Доработанные амортизаторы призваны улучшить комфорт езды.

Toyota Prius+ поступит в продажу с конца года. Стоимость мини-вэна в Европе – от 30 тыс. евро.









Porsche 911 GTS:



прибавка в мощности

Porsche 911 уже стал прижизненным классиком. Вопреки всем стереотипам заднемоторный спортивный автомобиль не только доказал право на жизнь, но и выпускается уже на протяжении полувека. Модельный ряд 911 широкий, а теперь в нем очередное пополнение – купе и кабриолет GTS, занявшие нишу между 911 Carrera S и GT3.



Главная особенность Porsche 911 GTS – доработанная оппозитная "шестерка" объемом 3,8 л. Новые распредвалы, системы впуска и выхлопа подняли мощность до 430 л. с. Технология помощи при резком старте Launch control помогает разогнаться до 100 км/ч за 4 с, а максимальная скорость составляет 306 км/ч. При этом средний расход топлива составляет 8,7 л/100 км.

Автомобиль предлагают с 7-ступенчатой механической коробкой переключения

передаточных или трансмиссией с двумя сцеплениями. Есть версии как с задним, так и с полным приводом. Оснащение включает адаптивные амортизаторы.

Отличить 911 GTS можно, прежде всего, по новому переднему бамперу со спойлером и расширенным задним крыльям. Кроме того, дорожный просвет уменьшен на 10 мм и установлены 20-дюймовые графитовые колесные диски. Передние фары немного тонированы, а оптика в них – адаптивная биксеноновая.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара. Стандартными являются спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками. Также по умолчанию установлен хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному автодрому.

Porsche 911 GTS поступает в продажу с ноября. Начальная стоимость автомобиля составит 117 500 евро.



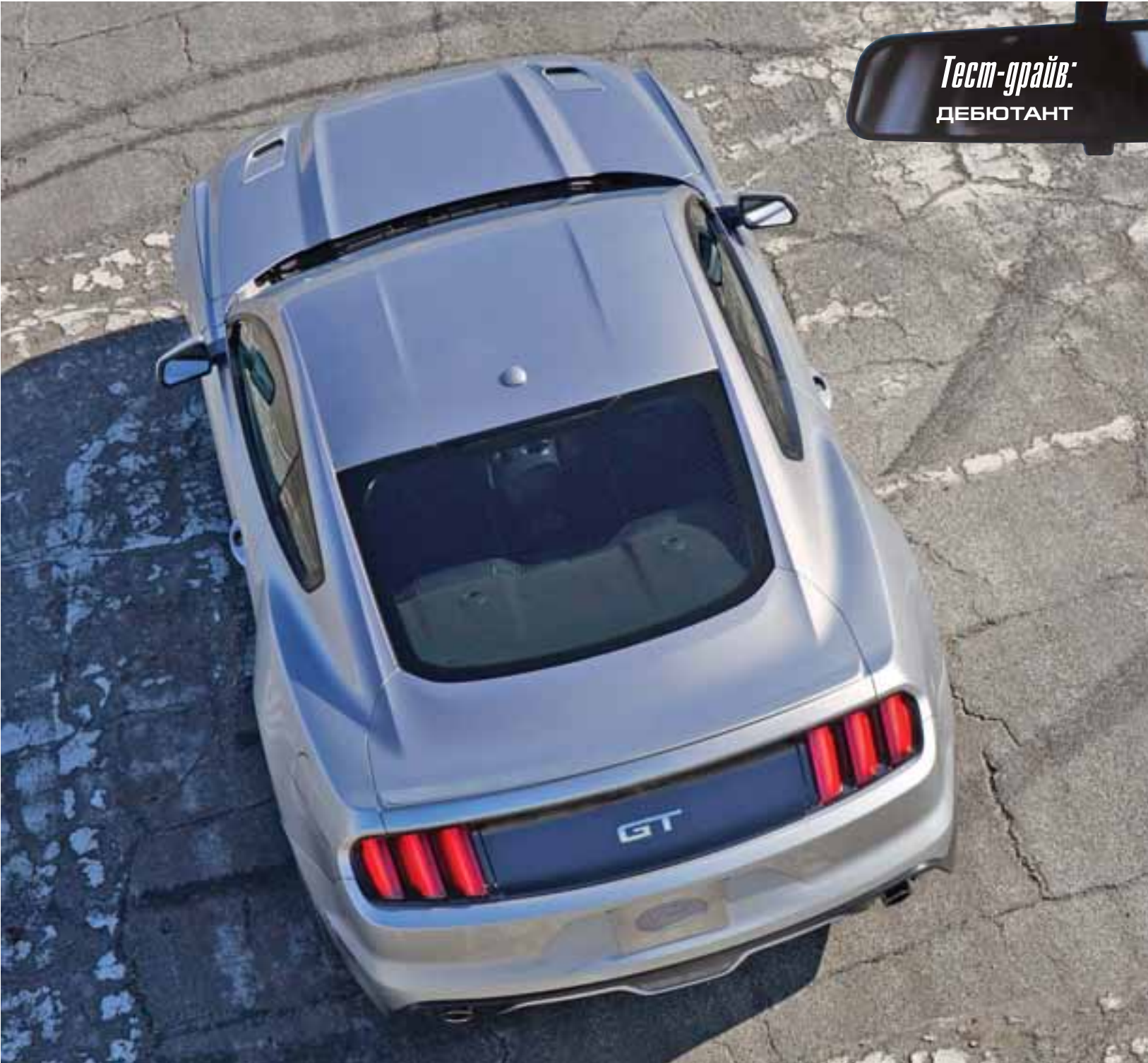


Ford Mustang:

настоящий американец

Ford Mustang – воистину легендарный автомобиль. Появившись в 1964 году, он сотворил настоящий фурор. Всего за полтора года было продано миллион машин, а до наших дней "табун" Mustang превысил 9 млн. единиц. Этот спортивный Ford стал символом эпохи и очень пришелся по душе молодым людям благодаря невысокой стоимости. В нынешнем году эта действительно культовая модель отпраздновала свое 50-летие, и к юбилею выпустили новое поколение Ford Mustang.





Купе сохраняет характерные пропорции Mustang с длинным капотом, высокой оконной линией и сдвинутым назад салоном. В дизайне присутствуют черты самой первой модели 1964 года, но он стал современнее. Характерная широкая решетка радиатора соседствует с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями в виде "жабр". В бампере заметен трапециевидный воздухозаборник. На выпуклом капоте заметны вентиляционные отверстия. Рельефные и боковины, а колесные арки раздутые. У передних и задних стоек крыши увеличены углы наклона, что сделало профиль стремительнее. Сзади бросаются в глаза шесть узких фонарей. Версию GT Premium можно отличить по аэродинамическому обвесу, спойлеру на крышке багажника, 19-дюймовым легкосплавным дискам и

двум хромированным выхлопным трубам.

В основе новичка лежит серьезно доработанная платформа предшественника. Поэтому длина (4783 мм) и колесная база (2720 мм) остались прежними. Вместе с тем, автомобиль стал заметно шире (1916 мм) и немного ниже (1381 мм), а потому выглядит более динамично. Но при этом купе стало почти на 90 кг тяжелее – 1600 кг в начальном исполнении.

Классический стиль господствует и в салоне Mustang. Передняя панель выполнена в стиле 60-х годов. Материалы отделки улучшены и появилось больше хромированных деталей, а на педалях заметны металлические накладки. В варианте GT в отделке преобладает кожа. Трехспицевое рулевое колесо теперь меньше, чем ранее. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в отдель-

ных колодцах, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Цвет подсветки приборов можно менять нажатием кнопки – доступны 125 различных оттенков.

Центральная панель стала компактнее и немного наклонена. На ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 2. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много, но они весьма крупные и удобные в пользовании. Рычаг трансмиссии установлен несколько выше и теперь находится как раз под рукой.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья – комфортабельные и неплохо удерживают спину. За доплату предложены спортивные кресла Recaro с улучшенной боковой поддержкой. Посадка в Mustang остается низкой, но обзорность вперед и по сторонам стала лучше. А вот заднее стекло – не



слишком большое, поэтому базовую комплектацию пополнила камера заднего вида. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Поскольку посадочная формула автомобиля 2+2, то места сзади хватит только для детей. Пространство над головой не очень большое, зато салон стал шире в районе плеч. К тому же, объем багажника вырос до 382 л.

Базовая комплектация расширена и теперь включает систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики освещения и дождя, CD-проигрыватель, 17-дюймовые легкосплавные диски. Также обязательными являются 7 подушек безопасности и система стабилизации AdvanceTrak. В самом дорогом варианте GT Premium добавлены электропривод, подогрев и вентиляция передних кресел, двухзонный климат-контроль и аудиосистема с 9 динамиками. В перечне опций появились адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технология слежения за "слепыми" зонами.

Начальным двигателем, как и ранее, остается 3,7-литровый бензиновый V6 мощностью 300 л. с. Впервые за четверть века Mustang получил четырехцилиндровый мотор – 2,3-литровый EcoBoost с непосредственным впрыском топлива и двумя турбинами. Он развивает 310 л. с., и отлично проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь приличные 430 Н•м

крутящего момента доступны уже при 2500 об/мин. Интересно, что тяга нарастает постепенно, что нетипично для турбодвигателей. Разгон до 100 км/ч занимает 5,6 с, а максимальная скорость составляет 240 км/ч. Правда, звук мотора не очень сочный. Но зато расход топлива меньше, чем у 3,7-литровой версии – 8,6 л/100 км в смешанном цикле.

Конечно, Mustang не был бы сам собой, если бы не предлагал большой V8 под капотом. Этот 5,0-литровый двигатель получил новые распредвалы, клапаны и головку блока цилиндров, что подняло его мощность до 435 л. с. при 6500 об/мин. "Восьмерка" легко раскручивается и очень тяговита: пиковые 540 Н•м крутящего момента в распоряжении при 4250 об/мин. Насыщенный рык мотора радует слух. Да и динамика очень неплохая: купе разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с, а 400 м с места преодолевает за 12,8 с. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Однако и "аппетит" у V8 немалый – в среднем 13,8 л/100 км. Кстати, всем двигателям подходит бензин Аи-92.

Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия отличается точностью работы, а первые три передачи у нее короткие. Альтернатива – 6-ступенчатый "автомат".

Впервые в своей истории Mustang получил независимую многорычажную заднюю подвеску. Это существенно улучшило комфорт езды и положительно сказалось на управляемости. Теперь купе увереннее

чувствует себя на извилистых дорогах, а неровности легко поглощаются. Рулевое управление с электроусилителем отлично настроено – оно острое и точное, да и информативность на высоте. Версия с EcoBoost лучше проявляет себя в поворотах, ведь ее "нос" легче, чем у варианта с V8. У последнего проявляется недостаточная поворачиваемость, хотя ее легко исправить педалью акселератора. Курсовая устойчивость хорошая, как и сцепление с дорогой. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Также улучшена шумоизоляция салона.

За доплату предложена технология настройки шасси со спортивным и комфортным режимами. Также можно выбрать спортивный пакет Performance, включающий более жесткие пружины подвески и амортизаторы, распорки под капотом, дифференциал повышенного трения и тормозные диски Brembo диаметром 380 мм. Последние сокращают тормозной путь со 100 км/ч до 32,3 м. Такой Mustang интереснее в управлении, пусть и комфорт езды немного пострадал.

Новый Ford Mustang стал значительно современнее, но сохранил свой классический колорит. Сохранен и еще один козырь модели – доступность: в США она продается по цене от 23 тыс. долларов. Кстати, нынешний Mustang впервые будет официально представлен и в Европе. Позже появятся более мощные версии от Shelby.





Технические характеристики Ford Mustang		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2	
Снаряженная масса, кг	1600	1678
Длина/ширина/высота, мм	4783/1916/1381	
Колесная база, мм	2720	
Колея передняя/задняя, мм	1582/1648	
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	
Объем багажника, л	382	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2261	4951
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 5500	435 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	430 при 2500	540 при 4250
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	6-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	255/40 R19 275/40 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6	4,5
Максимальная скорость, км/ч	240	250
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	8,6	13,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	23 000 – 43 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Jeep Renegade



regade:

младший член "семьи"





Марка Jeep с момента своего появления славились бескомпромиссными покорителями бездорожья. Но новые времена заставляют немного пересмотреть стратегию. Сначала в линейке марки появились городские модели Compass и Patriot, затем изменил имидж Jeep Cherokee. Теперь же представлен компактный Jeep Renegade.

Renegade – плод сотрудничества Jeep и Fiat и делит платформу с Fiat 500X. На данный момент это самая маленькая модель американской марки. Он достигает 4236 мм в длину при колесной базе в 2570 мм. При этом автомобиль достаточно широкий (1806 мм) и очень высокий – 1697 мм. В целях снижения массы капот изготовлен из алюминиевых сплавов. Начальная переднеприводная версия весит 1395 кг.

Пусть новичок и меньше своих собратьев, одного взгляда достаточно, чтобы понять: перед нами именно Jeep. Сразу заметны фирменные круглые фары и решетка радиатора из семи "зубцов".

Во внешнем виде преобладают прямые линии и углы. Передние и задние стойки крыши практически вертикальные, поэтому у внедорожника классический двухобъемный профиль. Свесы кузова небольшие, а крылья серьезно раздуты. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Оригинальные квадратные фонари дополнены X-образным узором – как на канистрах для топлива.

Специальная вседорожная версия Renegade Trailhawk несколько отличается от стандартной модели. Ее дорожный просвет увеличен с 205 до 220 мм, а днище защищено металлическими пластинами. Передний и задний бамперы несколько скошены снизу, что увеличило углы въезда и съезда до 30 и 34 градусов, соответственно. Также установлены высокопрофильные покрышки размером 215/60 R17 с глубоким протектором.

Двери Renegade открываются практически на прямой угол, что облегчает посадку и высадку. Внутренняя отделка разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Во всех версиях, кроме базовой, обод обшит кожей. Оно multifunctional: с клавишами управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера (он также может дублировать данные навигационной системы). В тахометре "красная" зона несколько размыта.

Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 ("с 1941 года"), что подчеркивает более чем 70-летнюю историю Jeep. Ниже установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect: в зависимости от уровня осна-



жения его диагональ может составлять 5 либо 6,5 дюйма. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля, переключатель режимов полноприводной трансмиссии – крупные и удобные при пользовании на ощупь.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом. Впрочем, спасают большие зеркала заднего вида. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты.

Поскольку автомобиль высокий, то места над головой более чем достаточно. А вот пространство для ног сзади не настолько щедрое. К тому же, салон не очень широкий в районе плеч, поэтому на втором ряду комфортнее двоим, а третий пассажир будет стеснен.

Объем багажника составляет 351 л в обычном состоянии и 1297 л – со сложенными задними креслами. Пол в отсеке – двухсторонний и прорезинен снизу. Однако проем пятой двери довольно узкий.

Базовый Renegade Sport получил электростеклоподъемники, кондиционер, магнитолу, связь Bluetooth, 16-дюймовые легкосплавные диски, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации. В самых дорогих вариантах Limited и Trailhawk добавлены двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает систему бесключевого доступа, биксеноновые фары, электропривод водительского кресла, обогрев передних сидений и рулевого колеса, камеру заднего вида, подушку безопасности в рулевой колонке. Также доступна съемная пластиковая секция крыши.

В общей сложности для вседорожника на выбор предложено семь двигателей. Начальным является 1,6-литровый бензиновый мотор мощностью 110 л. с. Выше в иерархии следуют 1,4-литровые "четверки" с турбонаддувом, развивающие 140 и 170 л. с. Они отличаются бодрым характером и быстро раскручиваются, да и не слишком громкие. У менее мощной версии 230 Н•м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и достигает 194 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,6 л/100 км, а в загородном – 5,1 л/100 км. Также можно выбрать 2,4-литровый 185 л. с.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 120 л. с. и расходует в среднем 4,6 л/100 км. Также предложены 2,0-литровые моторы мощностью 140 или 170 л. с. У обоих вариантов 350 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому тяги более чем достаточно. По трассе можно





передвигаться со скоростью 110 км/ч всего при 1900 об/мин. Но моторы довольно шумные, особенно на холостых оборотах. У 170-сильной модификации разгон до 100 км/ч занимает 8,9 с, а максимальная скорость – 201 км/ч. В городе вседорожник расходует 6,9 л/100 км, а на шоссе – 5,1 л/100 км.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точность при переключениях и короткий ход рычага. Также доступен 9-ступенчатый "автомат": он работает плавно, хотя и не самый быстрый. Позже для отдельных версий станет доступна трансмиссия с двумя сцеплениями.

Полный привод предложен за доплату, причем в Renegade Trailhawk его можно включить принудительно, а первая передача в "автомате" – понижающая. Установлены технология помощи на крутом спуске (Hill Descent Control) и система Selec-Terrain с режимами для езды по песку, грязи, снегу и камням. Рабочий ход подвески немалый – 205 мм. Автомобиль очень неплохо проявляет себя на бездорожье – как-никак перед нами Jeep.

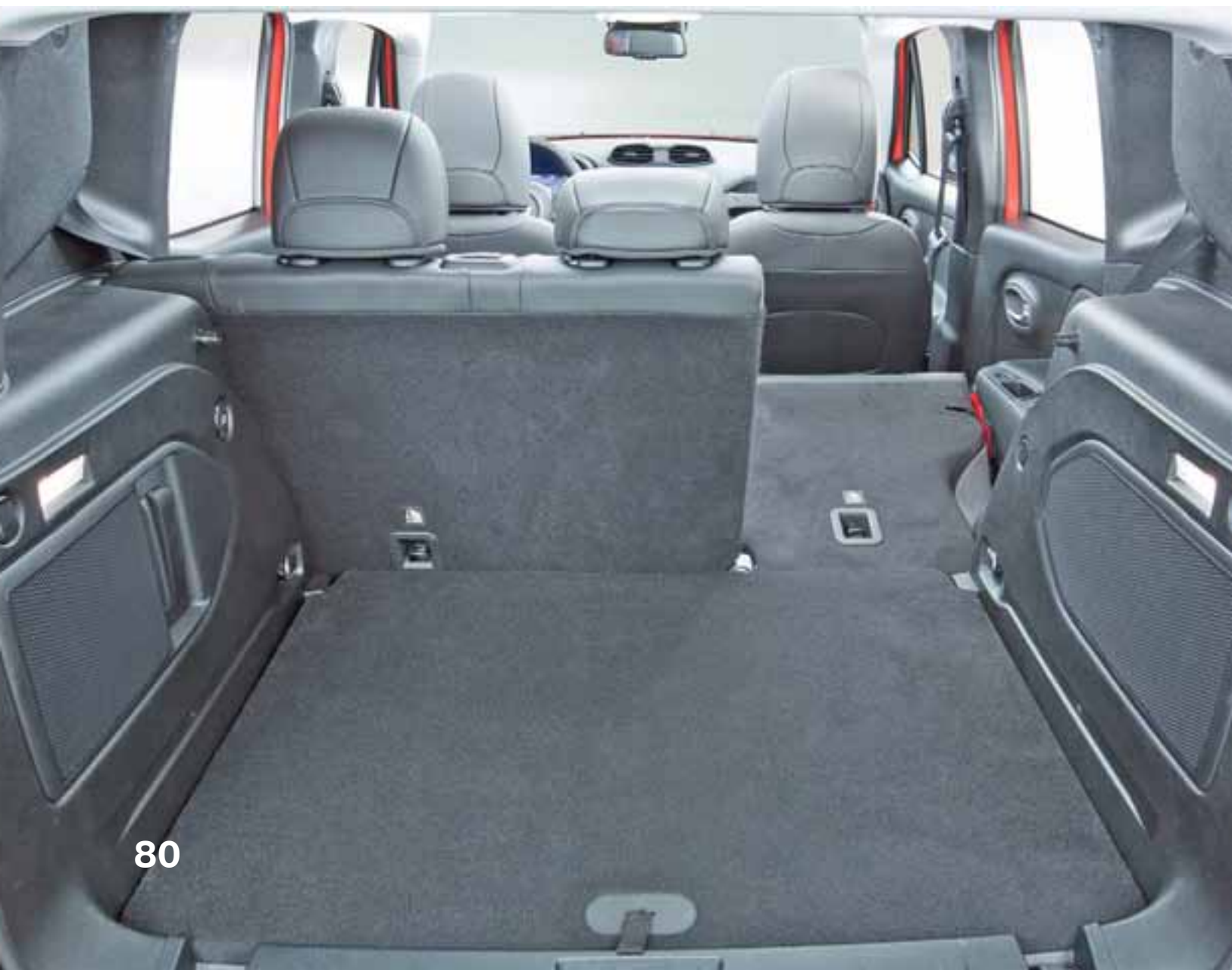
На асфальте вседорожник также неплохо себя проявляет и настроен на комфорт. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда,

длинноходная подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Автомобиль довольно маневренный: диаметр его разворота – 10,8 м. Курсовая устойчивость также не вызывает вопросов. Однако на больших скоростях дают о себе знать аэродинамические шумы.

Jeep Renegade уже пустили в производство. В Европе начальная версия стоит 20 тыс. евро, а вот Trailhawk будет стоить 32 тыс. евро.







Технические характеристики Jeep Renegade		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1865	1548/2080
Длина/ширина/высота, мм	4236/1806/1697	
Колесная база, мм	2570	
Колея передняя/задняя, мм	15470/1540	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	220
Объем багажника, л	351/1297	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1368	1956
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5500	170 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	350 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Дт/48
Трансмиссия		
Тип привода	передний	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая	9-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	215/65 R16	215/65 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,3	8,9
Максимальная скорость, км/ч	194	201
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,6	6,9
– загородный цикл	5,1	5,1
– смешанный цикл	6,0	5,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 32 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mini 5-door

если три двери —



door:

Первый Mini 1959 года стал по-настоящему культовым автомобилем. Его производили на протяжении четырех десятилетий, и всего было собрано свыше 5,3 миллиона этих машин. На его счету – триумфы во многих соревнованиях – таких как знаменитое ралли Монте-Карло. В модельном ряду были и кабриолет, и универсал, но никогда не было пятидверной версии. Сейчас палитра Mini широка, как никогда, ведь уже представлены даже купе и вседорожник. Теперь же у модели четырехдверного поколения появился и вариант с кузовом пятидверный хетчбэк – Mini 5-door.

- мало



В дизайне новичка – никаких революций. В его внешнем виде отчетливо просматриваются черты оригинальной модели 1959 года. У него сохранен двухобъемный профиль с небольшими углами наклона черных стоек крыши. Капот стал более покатым, а широкая "пасть" решетки радиатора и фирменные овальные фары увеличены в размерах. Оптика отныне может быть полностью светодиодной. Как и ранее, у Mini короткие свесы кузова и пластиковый защитный обвес. Вертикальные фонари, обрамлены хромированными ободками.

Флагманская версия Cooper S получила аэродинамический обвес, воздухозаборники в переднем бампере и на капоте. Колесные арки расширены, а стандартными являются 16-дюймовые колесные диски (у базовой версии они 15-дюймовые). На крыше установлен спойлер, а по центру заднего бампера размещены сдвоенные выхлопные трубы.

Новичок не такой уж и "мини": он на 162 мм длиннее трехдверной версии (4005

мм), а его колесная база прибавила 72 мм (до 2567 мм). Ширина осталась прежней (1727 мм), а высота выросла до 1425 мм. Начальный вариант весит 1220 кг. Коэффициент лобового сопротивления составляет 0,30.

В салоне господствует знакомый стиль Mini. Как и ранее, здесь господствуют оригинальные скругленные формы. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. Приборы прикреплены к рулевой колонке и регулируются вместе с ней. Внутри спидометра находятся экран бортового компьютера и индикатор переключения передачи. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

На центральной панели господствует 8,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, размещенный внутри светодиодного кольца. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля,

напоминают авиационные тумблеры. Привыкание к ним не займет много времени. Рычаг трансмиссии высоко расположен под рукой.

Посадка за рулем достаточно низкая. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают тело. В версии Cooper S установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри.

Задние двери не слишком большие, поэтому доступ на второй ряд не самый удобный. Впрочем, места здесь достаточно много. Так, пространство для ног на 70 мм больше, чем в трехдверном Mini, да и над головой запас немного увеличен. Салон шире в районе плеч, так что троим задним пассажирам будет свободнее. Увеличен и объем багажника: теперь он составляет 278 л в обычном состоянии и 941 л – со сложенными задними сиденьями.





Базовая, на данный момент, комплектация Соорег укомплектована системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, связью Bluetooth, CD-проигрывателем. В Соорег S добавлены двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, подогрев сидений и лобового стекла, круиз-контроль и более мощная аудиосистема. В обоих случаях предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. В перечне опций предусмотрены кожаный салон, панорамная крыша, 18-дюймовые легкосплавные диски, камера заднего вида, парковочный автопилот, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Для 5-door на первых порах доступны четыре двигателя. Они оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках и отвечают экологическим нормам Евро-6. У Mini Соорег под капотом – 1,5-литровый бензиновый трехцилиндровый мотор мощностью 136 л. с. Соорег S получил 2,0-литровую "четверку", разви-

вающую 192 л. с. при 4700 об/мин. Она демонстрирует отличную тягу на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 280 Н•м достигается с 1250 об/мин. Кратковременно при активации функции Overboost доступны и 300 Н•м. Приятно настроен звук выхлопа. Разгон до 100 км/ч занимает 6,9 с, а максимальная скорость – 232 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет – 7,7 л/100 км, а в загородном – 4,8 л/100 км.

Начальный турбодизель – 1,5-литровый 116-сильный, "употребляющий" в среднем всего 3,5 л/100 км. Новичком в линейке Mini стал доработанный 2,0-литровый двигатель, развивающий 168 л. с. Его козырь – тяговитость на низких оборотах, ведь пиковые 360 Н•м крутящего момента доступны всего при 1500 об/мин. При разгоне он несколько шумноват, хотя в основном работает тихо. С ним хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с и развивает 225 км/ч. При этом "аппетит" очень даже умеренный: 5,0 л/100 км в городе и 3,6 л/100 км – на трассе.

Новая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач демонс-

трирует лучшую точность работы. Альтернатива – улучшенный 6-ступенчатый "автомат".

Как и все Mini, 5-door более ориентирован на управляемость. Рулевое управление с электроусилителем демонстрирует неплохую точность, пусть оно и слишком легкое. Хетчбэк остается очень маневренным и отлично слушается руля. Хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать благодаря электронной блокировке дифференциала. Возросшая колесная база поспособствовала улучшению курсовой устойчивости. Пониженный центр тяжести и широкая колея способствуют уменьшению кренов в поворотах. Однако подвеска Mini достаточно жесткая, особенно в модификации Соорег S. За доплату для автомобиля предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси со спортивным, комфортабельным и экономичным режимами.

Mini 5-door поступит в продажу с октября. В Европе базовый хетчбэк будет стоить 18 300 евро, а Соорег S – 24 500 евро.











Технические характеристики Mini 5-door			
Модификация	Cooper	Cooper S	Cooper SD
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1220	1295	1305
Длина/ширина/высота, мм	4005/1727/1425		
Колесная база, мм	2567		
Колея передняя/задняя, мм	1501/1501		
Клиренс (дорожный просвет), мм	146		
Объем багажника мин/макс, л	278/941		
Диаметр разворота, м	10,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	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 6000	192 при 4700	170 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1250-4000	300 при 1250-4750	360 при 1500-2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40		Дт/40
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Размер шин	175/65 R15	195/55 R16	195/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2 (8,1)*	6,9 (6,8)	7,4 (7,3)
Максимальная скорость, км/ч	207 (207)	232 (230)	225 (223)
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,9 (6,0)	7,7 (6,9)	5,0 (4,7)
– загородный цикл	4,0 (4,1)	4,8 (4,5)	3,6 (3,7)
– смешанный цикл	4,7 (4,8)	5,9 (5,4)	4,1 (4,1)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	18 300 – 24 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		
*В скобках – данные для версий с автоматической коробкой переключения передач			

Ford Mondeo: четвертое поколение







С 1992 года Ford представлен в D-классе моделью Mondeo, сменившей Sierra. Изначально модель была предназначена для европейского рынка, хотя в 1994-2000 годах она была представлена в США как Ford Contour. Затем на смену ему пришел другой седан Fusion (не путать с одноименным европейским компактным мини-вэном). Теперь концерн в рамках стратегии One Ford старается унифицировать модельный ряд по обе стороны океана. Так в Америке появились Fiesta и Focus, был представлен и Kuga, хоть и под названием Escape. Точно так же поступили и с Mondeo: сначала он дебютировал в США как новый Fusion. Теперь же автомобиль поступает в производство и в Европе.

Дизайн можно характеризовать как эволюционный. Mondeo выглядит стремительнее и в то же время элегантнее. Аркообразная форма крыши делает седан и хэтчбек похожими на купе. Подчеркивает динамизм и клиновидная оконная линия. Капот и боковины автомобиля профилированы. Фирменная радиаторная решетка декорирована хромом, а в воздухозаборнике применены активные заслонки, что улучшает аэродинамику. В узких передних фарах теперь могут быть установлены светодиодные лампы, оптика такого же типа применена и в задних фонарях, напоминающих по форме лепестки цветов. Крышка багажника увенчана спойлером, а из бампера выглядывают две узких выхлопных трубы.

В основе Mondeo четвертого поколения – новая платформа CD4. Колесная база

осталась прежней – 2850 мм, а вот длина выросла на 25 мм – до 4869 мм. Хэтчбек на 34 мм уже (1852 мм) и на 24 мм ниже (1482 мм). Начальная версия весит 1504 кг. Коэффициент лобового сопротивления уменьшен до 0,27.

В салоне пластик традиционно разбавлен многочисленными серебристыми вставками "под алюминий", появилось больше количество лакированных черных деталей. Трехспицевое рулевое колесо – multifunctionальное, на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Оформление приборной панели зависит от уровня комплектации модели. В базовой версии установлены аналоговые спидометр и тахометр, а между ними – экран бортового компьютера. В более дорогих модификациях данные выведены на цветной экран.

Наклоненную центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Предусмотрена и функция голосового управления меню. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя некоторые из них слишком мелкие.

Передние сиденья – не только комфортабельные, но и хорошо удерживают спину. В самом дорогом Mondeo Titanium установлены многоконтурные сиденья с улучшенной боковой поддержкой, электроприводом регулировок и подогревом. На высоком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и сдвинутой подлокотник с удобным боксом.

На втором ряду очень просторно. Места для ног более чем достаточно, а салон вполне широкий, чтобы здесь с комфортом поместились трое взрослых пассажиров. Пространство над головой также приличное, хотя в хэтчбеке и седане оно несколько меньше, чем в модели прошлого поколения.

Объем багажника хэтчбека составляет 550 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1446 л. В универсала эти показатели составляют 525 и 1630 л, соответственно.

Базовое оснащение Mondeo включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, CD-плеер, связь Bluetooth. Предусмотрены 7 подушек безопасности (одна из них защищает колени водителя), система стабилизации и система контроля давления в шинах. Самый дорогой вариант Titanium подразумевает наличие системы бесключевого доступа, кожаного салона, камеры заднего вида, 17-дюймовых легкосплавных дисков, датчиков освещения и дождя. В перечне опций – люк в крыше, навигационная система, парковочный автопилот, системы соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и автоматического экстренного замедления.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, а также системой глушения при остановках. Линейку открывает 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый мотор мощностью 125 л. с. Выше в иерархии стоит 1,5-литровая 160-сильная

"четверка". Она отзывчива, отличается весьма резвым характером, а также неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов благодаря приличному крутящему моменту в 240 Н·м в широком диапазоне 1500-4500 об/мин. Хэтчбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 9,1 с и развить 214 км/ч. При этом он весьма экономичен – 8,7 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

Двигатель объемом 2,0 л предложен в вариантах на 203 и 240 л. с. Последняя версия знакома по заряженному Ford Focus ST. Его преимущество – отличная тяга на "низах", ведь уже с 1900 об/мин в распоряжении приличные 340 Н·м крутящего момента. Эта "четверка" очень эластична, работает тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость – 240 км/ч. При этом "аппетит" очень умеренный – 10,2 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на шоссе.

Если на первом месте – экономия, то стоит обратить внимание на 1,6-литровый 115-сильный турбодизель, расходующий в среднем 3,6 л/100 км. Также предложе-

ны 2,0-литровые моторы мощностью 150 и 180 л. с. У последней версии – неплохой крутящий момент в 400 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не дают о себе знать. С ним Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 223 км/ч. В городском цикле он расходует 5,3 л/100 км, а на трассе – 4,4 л/100 км.

Кроме того, линейку расширил гибридный Mondeo, оснащенный 2,0-литровым бензиновым двигателем и электромотором суммарной мощностью 184 л. с. Он расходует в среднем 4,2 л/100 км. А несколько позже появится и электромобиль Mondeo Energi.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы и коротким ходом рычага. Также доступна трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift, демонстрирующая быстрые переключения. Впервые за доплату предложен полный привод.

Mondeo давно славился отточенной управляемостью, и новое поколение в этом плане – не исключение. Рулевое управле-

ние, хотя и оснащено электроусилителем, но все равно очень точное и достаточно информативное. Сцепление с дорогой очень хорошее даже в переднеприводной версии, не говоря уже о варианте с обеими ведущими осями. Широкая колея способствует отличному поведению на извилистых дорогах, да и на прямых автострадах автомобиль демонстрирует отличную курсовую устойчивость. Подвеска без проблем справляется с большинством дорожных неровностей, но вместе с тем крепна в поворотах, на удивление, небольшие. В версии Titanium предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие выбрать комфортный либо спортивный режим езды. Тормоза Mondeo также неплохо себя проявили: для полной остановки со скорости 100 км/ч понадобится отрезок длиной всего 36,6 м. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию, что особенно заметно на больших скоростях.

Новый Ford Mondeo сохраняет знакомые черты и характер, но при этом он значительно улучшен. Базовая версия в Европе стоит 27 тыс. евро.









Технические характеристики Ford Mondeo			
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1504	1552	1584
Длина/ширина/высота, мм	4869/1852/1482		
Колесная база, мм	2850		
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585		
Клиренс (дорожный просвет), мм	130		
Объем багажника, л	550/1446		
Диаметр разворота, м	13,0		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1499	1999	1997
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 5700	240 при 6000	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1600-4000	340 при 1900-3500	400 при 2000-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62		Дт/62
Трансмиссия			
Тип привода	передний или подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	215/60 R16	235/50 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	7,9	8,6
Максимальная скорость, км/ч	214	240	223
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,7	10,2	5,3
– загородный цикл	4,9	5,6	4,4
– смешанный цикл	6,3	7,3	4,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	27 000 – 37 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Volkswagen Touareg:

для города и бездорожья

Первые вседорожники Volkswagen появились еще в 40-х годах, но не обрели большой популярности. Поэтому от их развития отказались, и долгое время подобные модели не выпускались. В 2002 году линейку марки пополнил новый Touareg, названный в честь африканских ковчежников. Автомобиль оказался весьма удачным, и с 2010 года началось производство его второго поколения. Теперь пришло время для планового обновления вседорожника.





Освеженный Volkswagen Touareg, как и прежде, отличается строгим внешним видом. Он все так же привлекает плавными, но в то же время мускулистыми, линиями кузова. Остались и короткие свесы, и выразительные колесные арки. А вот в анфас вседорожник выглядит по-другому. Широкая хромированная решетка радиатора декорирована хромом. Воздухозаборник в бампере несколько увеличен в размерах. Несколько изменены и фары: в базовой версии они теперь биксеноновые, а дополнили их новыми светодиодными ходовыми огнями. Нижняя часть кузова теперь украшена серебристыми накладками. Сзади видны освеженные фонари, а спойлер на верхней кромке пятой двери увеличен в размерах. Также установлен новый задний бампер.

Touareg R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и уменьшенному клиренсу. Кроме того, этот вариант получил 19-дюймовые колесные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

Отныне в базовой версии салон Touareg декорирован кожей. Отделку разбавляют черные лакированные вставки и алюминии-

евые накладки. Подсветка теперь белая, а не красная. Педали прикрыты металлическими накладками. На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены напылы в районе хвата рук. На него вынесены переключатели аудиосистемы и круиз-контроля. Крупные спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям панели находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Широкая наклоненная центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Рядом – разъем для карт памяти SD. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь хромированы, а некоторые из них заменены. Переключатели крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в использовании.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные и при этом хорошо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором размещены два подстаканника и подло-

котник с боксом внутри. Места для них достаточно, ведь стояночный тормоз – электромеханический.

На втором ряду места для ног и над головой – более чем достаточно. Здесь вполне поместятся трое взрослых ростом выше среднего. Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются на 160 мм назад), изменяется и угол наклона их спинок. Объем багажника составляет 580-697 л (в зависимости от положения кресел), а со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1642 л.

Начальное оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, связь Bluetooth, CD-проигрыватель, датчик дождя и круиз-контроль. Также предусмотрена система стабилизации, а подушек безопасности теперь 7. Кроме того, теперь стандартной является технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. Флагманский Touareg V8 TDI получил систему доступа без ключа, датчик света, адаптивные



фары, электропривод передних сидений и пятой двери, CD-чейнджер. Широкий список опций включает четырехзонный климат-контроль, панорамную крышу, камеры кругового обзора, подогрев задних сидений и обода руля, адаптивные фары, 620-ваттную аудиосистему и навигационную систему с жестким диском на 60 Гб. Кроме того, можно заказать адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Единственный доступный бензиновый двигатель – 3,6-литровый 280-сильный V6. Также в предложении – гибридная версия, оснащенная 3,0-литровым 333-сильным двигателем и 45-сильным электромотором. Она расходует в среднем 8,2 л/100 км и может проехать 2 км на электротяге.

Но гораздо большей популярностью пользуются турбодизели. После модернизации 3,0-литровая "шестерка" доступна в версиях мощностью 204 и 262 л. с. У более мощного варианта 580 Н·м крутящего момента доступны с 1750 об/мин. Такой внедорожник легко способен буксировать

прицеп весом 3,5 тонны. Мотор работает довольно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. При этом V6 еще и экономичнее стал: 7,9 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

На вершине линейки – могучий турбодизельный V8 объемом 4,2 л. Этот двигатель развивает 340 л. с. и обладает громадным крутящим моментом в 800 Н·м при 1750 об/мин. Поэтому уже с "низов" чувствуется мощный подхват. При этом громкой "восьмерку" не назовешь, да и вибрации не ощутимы. Очень неплохая и динамика – 5,8 с до 100 км/ч и максимальные 242 км/ч. При этом "аппетит" весьма умеренный – 11,9 л/100 км в городе и 7,4 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи плавно и достаточно быстро. Все Touareg оснащены постоянным полным приводом. За доплату для 3,0-литровой версии предложен пакет Terrain Tech, включающий пониженную передачу, блокировки межосевого и заднего дифференциалов и

систему помощи при спуске с горы. Кроме того, у такого Touareg клиренс увеличен до 230 мм и установлена защита днища. Предусмотрены специальные режимы езды по различным типам бездорожья. Автомобиль неплохо проявляет себя даже на серьезном бездорожье и легко преодолевает полуметровые броды.

На асфальте Touareg также неплохо себя ведет. Тяжелый внедорожник уверенно маневрирует и слушается руля (хотя рулевому управлению не всегда хватает информативности). Подвеску сделали несколько мягче, хотя при этом управляемость не пострадала, а крены кузова в поворотах остаются умеренными. За доплату, как и ранее, предложена пневмоподвеска, которая при езде сглаживает большинство дорожных неровностей. К тому же, она позволяет при надобности увеличить дорожный просвет до 300 мм. Можно заказать и адаптивные амортизаторы. В салоне на больших скоростях тихо благодаря отличной шумоизоляции.

Volkswagen Touareg уже поступил в продажу. В Европе базовая версия стоит 52 тыс. евро.









Технические характеристики Volkswagen Touareg				
Модификация	V6 FSI	Hybrid	V6 TDI	V8 TDI
Тип кузова	универсал			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная/полная масса, кг	2035/2800	2315/2910	2250/2900	2297/2920
Длина/ширина/высота, мм	4801/1940/1709			
Колесная база, мм	2893			
Колея передняя/задняя, мм	1656/1676			
Клиренс (дорожный просвет), мм	180-300			
Объем багажника, л	580/1642			
Диаметр разворота, м	11,9			
Двигатель				
Рабочий объем, см3	3597	2995	2967	4134
Тип	бензиновый		дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	V6			V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4			V8
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6200	333 при 5500-6500	262 при 3800	340 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 3000-5000	440 при 3000-5250	580 при 1750-2500	800 при 1750-2750
Тип вспомогательного двигателя	нет	электрический	нет	нет
Макс. мощность, л. с.	–	46	–	–
Макс. крутящий момент, Н·м	–	140	–	–
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/100		ДТ/100	
Трансмиссия				
Тип привода	постоянный полный			
Коробка передач	8-ступенчатая автоматическая			
Ходовая				
Передняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, EDS, ASR			
Количество подушек безопасности, шт.	6-9			
Размер шин	255/60 R17	255/55 R18	255/60 R17	255/55 R18
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,8	6,5	7,6	5,8
Максимальная скорость, км/ч	228	240	220	242
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	13,2	8,7	7,9	11,9
– загородный цикл	8,0	7,9	6, 3	7,4
– смешанный цикл	9,9	8,2	6,9	9,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	52 000 – 80 000			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			

Для города и легкого бездорожья



Акура RDX

Радиаторная решетка Акура RDX
напоминает клюв



Lexus RX350

Веретенообразная решетка радиатора –
отличительная черта Lexus RX350



Volkswagen Touareg

Фары Volkswagen Touareg украшены
U-образными светодиодами

Вседорожники издавна пользуются популярностью в нашей стране. И дело не в увлечении украинцев выездами на бездорожье, ведь на деле вне асфальта эти автомобили используются не так уж и часто. Конечно же, к покупке подобных моделей подталкивают и не лучшее состояние дорог, и суровые снежные зимы, и большая вместительность вседорожников. А еще не следует забывать об имиджевой составляющей, особенно, когда речь идет о более дорогих автомобилях – таких как Acura RDX, Lexus RX350 и Volkswagen Touareg.

Acura RDX второго поколения дебютировал в прошлом году. Автомобиль отличается граненым стилем, свойственным многим моделям японской марки. Хромированная радиаторная решетка по форме напоминает клюв, а с ней сочетаются раскосые фары и V-образный бампер. Капот профилирован. Колесные арки слегка расширены, а боковины украшены клиновидными штампованными линиями. Задние стойки крыши имеют большой угол наклона, а стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером. Г-образные фонари соединены тоненьким хромированным молдингом.

Lexus RX недавно прошел обновление. Основное отличие модернизированного автомобиля – широкая веретенообразная решетка радиатора, декорированная хромом. Передний бампер несколько скошен снизу. Продолговатые фары дополнены стреловидными светодиодами. В профиль RX выглядит динамично благодаря наклоненным на большой угол передним и задним стойкам крыши. На порога расположены хромированные молдинги. Заднюю часть подчеркивают крупные каплевидные фонари с прозрачными колпаками. На верхней кромке пятой двери размещен спойлер.

Volkswagen Touareg отличается сдержанным внешним видом. Фирменная узкая радиаторная решетка по бокам окружена продолговатыми фарами с U-образными светодиодными лампами дневного света. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Слегка выпуклые крылья и рельефный капот прибавляют вседорожнику "мускулов". Пороги украшены хромированными накладками. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями. В бампер интегрированы продолговатые наконечники выхлопных труб. На крыше размещен небольшой спойлер.

RDX немного компактнее своих соперников – достигает 4660 мм в длину при колесной базе в 2685 мм. У RX эти показатели равны 4770 мм и 2740 мм, соответственно, а у Touareg длина составляет 4795 мм, а расстояние между осями – 2893 мм. Acura также самый легкий в тройке: он весит 1738 кг против 1975 кг у Lexus и 2103 кг у Volkswagen.

Салон Acura декорирован кожей, отделка также щедро разбавлена серебристыми металлическими вставками. Передняя панель по форме похожа на распростертые крылья. У трехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены наплывы. Крупные циферблаты спидометра и тахо-



Acura компактнее и легче соперников



Задние стойки крыши Lexus имеют большой угол наклона



Volkswagen ощутимо тяжелее конкурентов – 2103 кг



Г-образные фонари RDX соединены тоненьким молдингом



На крыше RX350 установлен большой спойлер



Расширенные задние крылья Touareg подчеркнуты продолговатыми фонарями

метра украшены хромированными ободками. Между ними установлен экран бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Широкая центральная панель наклонена и увенчана 5-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь довольно много, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья мягкие и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Широкий центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

В отделке салона Lexus также преобладает кожа. Небольшое трехспицевое рулевое колесо удобно ложится в руки. Приборы получили нежно-синюю оптоволоконную подсветку. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по бокам от них – датчики уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Ассиметричная центральная панель покрыта полированным алюминием. Сверху на ней – 8-дюймовый монитор мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика Remote Touch, напоминающего по форме компьютерную мышь. Клавиш аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, а поэтому к ним легко привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине с помощью электроники, электроприводом (а также подогревом) оснащены и сиденья первого ряда. Кресла широкие и очень комфортабельные, но боковой поддержки им не хватает. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла. В подлокотнике на трансмиссионном тоннеле прячется отделение для мелочи.

В отличие от соперников, Volkswagen внутри декорирован тканью, а кожей обшиты только трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Показания крупных спидометра и тахометра отлично считываются, а экран бортового компьютера – цветной. По краям приборной панели установлены указатели температуры двигателя и уровня топлива в баке. Сверху на центральной панели установлен цветной монитор мультимедийной системы. Клавиши блоков климатической установки и аудиосистемы рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья регулируются вручную, а вот подогрев предусмотрен. Они несколько упругие, зато боковая поддержка у них очень хорошая. Водитель и пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и пара подлокотников с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Асига. А вот над головой

места больше у Volkswagen. У него и салон самый широкий в районе плеч, то есть троим пассажирам сзади просторнее всего. В Touareg, а также в RX задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Объем багажника Acura равен 455 л, Lexus – 487 л, а Volkswagen – 580 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1736, 2273 и 1642 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura RDX 3,5 Technology, Lexus RX350 Executive и Volkswagen Touareg 3,6 Premium Life. Все они оснащены системой доступа без ключа, легкосплавными дисками, адаптивными биксеноновыми фарами, двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчиком света, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, системой стабилизации, парктроником, круиз-контролем. Lexus и Volkswagen также получили датчик дождя и CD-чейнджер. Оба японских вседорожника укомплектованы камерой заднего вида, а у RX350 есть еще и жесткий диск на 40 Гб. У RDX и Touareg по 6 подушек безопасности, а у RX350 – 10. В автомобиле немецкого производителя есть еще и система слежения за усталостью водителя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми V6. Двигатель Асуга объемом 3,5 л развивает 273 л. с. при 6200 об/мин. Это высокооборотистая "шестерка" и лучше всего она проявляет себя только после 5000 об/мин, когда достигаются максимальные 340 Н·м крутящего момента. Зато легкий RDX демонстрирует лучшую в тройке динамику – 7 с до 100 км/ч и максимальные 217 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой работы. Однако нужно учитывать, что по мере роста оборотов мотор становится весьма шумным. Зато благодаря технологии отключения цилиндров "шестерка" получилась самой экономичной – 12,4 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном. К тому же, вседорожнику подойдет и бензин Аи-92.

Рабочий объем мотора Lexus также составляет 3,5 л, а мощность равна 277 л. с. при 6200 об/мин. Пиковые 346 Н·м крутящего момента доступны при 4700 об/мин, то есть этот V6 также необходимо раскручивать, так как на низких оборотах тяги не всегда хватает. Двигатель работает очень тихо и без вибраций. Плавно, хоть и не всегда быстро, происходят и переключения передач в 6-ступенчатом "автомате". Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8 с и способен развить 200 км/ч. В городе расход топлива составляет 14,3 л/100 км, а на трассе – 8,4 л/100 км. RX также доступен с гибридной установкой, состоящей из 3,3-литрового V6 и электромотора общей мощностью 295 л. с.

Под капотом Volkswagen – 3,6-литровая "шестерка" с непосредственным впрыском топлива, развивающая 280 л. с. при 6200 об/мин. Преимущество мотора – хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент



Передняя панель Асуга напоминает распростерты крылья



У приборов Lexus оптический подсветка



Показания приборов Volkswagen отлично считываются



У RDX сзади самое большое пространство для ног



Задние сиденья RX350 регулируются



На втором ряду Touareg больше всего места над головой

в 360 Н·м достигается при 3000 об/мин. Он не громкий, да и работает весьма плавно. У 8-ступенчатой автоматической трансмиссии – быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 7,8 с, а максимальная скорость – 228 км/ч. Touareg расходует 13,2 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – на шоссе. Вседорожник у нас можно также выбрать с турбодизелями объемом 3,0 л (240 л. с.) и 4,2 л (340 л. с.).

У Touareg полный привод постоянный, у двух других автомобилей – подключаемый. Все три автомобиля лучше чувствуют себя на легком бездорожье. Впрочем, для Volkswagen за доплату доступен вседорожный пакет, включающий раздаточную коробку и блокируемые дифференциалы.

Ходовая RDX настроена на активную езду, что нетипично для автомобиля подобного класса. Поэтому подвеска вседорожника достаточно упругая, хотя при этом и крены кузова в поворотах, на удивление, небольшие. Впрочем, по настоящему ощутимы только серьезные дорожные неровности. Руль Acura довольно-таки легкий, но вместе с тем точный, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. В салоне на больших скоростях тихо благодаря системе активного подавления шума звуковыми волнами противоположной фазы.

RX350 – полная противоположность RDX, здесь на первом месте комфорт. Мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает выбоины, даже несмотря на 19-дюймовые колесные диски. Правда, и кренится автомобиль довольно-таки существенно. Легкий руль можно вращать несколькими пальцами руки, но информативность у него не самая лучшая. Lexus неплохо маневрирует: диаметр его разворота составляет 11,4 м, а у соперников – 11,9 м. Курсовая устойчивость также очень хорошая. При езде по шоссе при 130 км/ч в салоне можно разговаривать, не повышая голоса – это заслуга качественной шумоизоляции.

Volkswagen демонстрирует неплохую управляемость. Его рулевое управление очень точное и самое информативное в этой тройке. А недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Сцепление с дорогой хорошее благодаря постоянному полному приводу. Подвеску не назовешь мягкой, но она энергоемкая и легко справляется с большинством дорожных неровностей. При этом нежелательные движения кузова не столь выражены. Шумоизоляция салона также неплохо выполнена. Кроме того, у Touareg несколько лучшие, чем у соперников, тормоза.

Acura RDX 3,5 Technology самый доступный в тройке – 850 тыс. гривен, он привлекает хорошими динамикой и экономичностью. Пока он продается неофициально, но уже с 2014 года появится официальное представительство марки в Украине. Цена Volkswagen Touareg 3,6 Premium Life – 918 тыс. гривен, его преимущество – вместительный салон. Lexus RX350 Executive несколько дороже соперников (966 000 гривен), но он богаче оснащен, а еще одной сильной стороной вседорожника является комфортабельная подвеска.



Объем багажника Acura – 455 л



У Lexus в распоряжении 487 л



Багажник Volkswagen самый большой – 540 л

Технические характеристики			
Модель	Acura RDX	Lexus RX350	Volkswagen Touareg
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1738/2350	1975/2545	2103/2800
Длина/ширина/высота, мм	4660/1872/1678	4770/1885/1689	4795/1940/1709
Колесная база, мм	2685	2740	2893
Колея передняя/задняя, мм	1604/1610	1630/1620	1656/1676
Клиренс (дорожный просвет), мм	205	180	201
Объем багажника мин/макс, л	455/1736	487/2273	580/1642
Диаметр разворота, м	11,9	11,4	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см³	3498	3456	3597
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	273 при 6200	275 при 6200	280 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 5000	346 при 4700	360 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60	Аи-95/72	Аи-95/100
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая		8-ступенчатая автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	6	10	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA,	ABS, EBD, Brake Assist, VSC	ABS, EBD, ESP, TPMS, Terrain Tech
Размер шин	235/60 R18	235/55 R19	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	8,0	7,8
Максимальная скорость, км/ч	217	200	228
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,4	14,3	13,2
– загородный цикл	8,7	8,4	8,0
– смешанный цикл	10,7	10,6	9,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	850 000	966 000	918 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разные подходы к моделям С-класса



Ford Focus

В переднем бампере Ford Focus – трапецевидный воздухозаборник



Opel Astra

Радиаторная решетка Opel Astra украшена хромированным молдингом



Seat Leon

Стреловидные фары Seat Leon дополнены светодиодными лампами

Автомобильный С-класс является самым популярным сегментом в мире, ведь ежегодно продаются миллионы этих машин. Хотя эти модели и рассчитаны на массового покупателя, это не значит, что они не отличаются своим характером. У каждой из них акцент сделан на определенные качества – комфорт, динамику, экономичность, оснащение. Разные подходы к созданию хетчбэков этого сегмента демонстрируют такие модели как Ford Focus, Opel Astra и Seat Leon – герои нашего сравнительного тест-драйва.

Ford Focus нынешнего третьего поколения известен с 2010 года. Автомобиль привлекает стремительным дизайном, который в Ford именуют кинетическим. У него большой угол наклона лобового стекла и ниспадающая форма крыши. Узкая радиаторная решетка сочетается с огромным трапециевидным воздухозаборником в бампере. Каплевидные фары растянуты на крылья. Боковины и капот Focus рельефные, а колесные арки слегка расширены. Заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а по краям кузова установлены крупные фонари сложной формы.

Opel Astra четвертой генерации также представлен в 2010 году. Хетчбэк отличается элегантным внешним видом, в его дизайне преобладают плавные формы. Полукруглая решетка радиатора украшена хромированным молдингом, а с ней сочетаются раскосые фары. Передний воздухозаборник по форме напоминает улыбку. Профиль подчеркивают аркообразная линия крыши, короткие свесы кузова. Оконные рамки украшены серебристыми молдингами. Заднее стекло выполнено панорамным, а на верхней его кромке установлен небольшой спойлер. Г-образные фонари растянуты на крылья.

Seat Leon – новичок в этой тройке, ведь его премьера состоялась год назад. В дизайне автомобиля преобладают рубленые линии и грани. У него классический двухобъемный профиль, а боковины украшены выпуклыми штампованными линиями. Небольшая трапециевидная радиаторная решетка контрастирует с немаленьким воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары Leon дополнены треугольными лампами дневного света. На крыше размещен заостренный спойлер. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодными лампами.

Opel несколько крупнее своих соперников – достигает 4419 мм в длину при колесной базе в 2685 мм. У Ford эти показатели составляют 4358 мм и 2648 мм, соответственно. Длина Seat равна 4263 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Поскольку Leon компактнее, то и легче: он весит 1230 кг, Focus – 1316 кг, а Astra – 1373 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. На ободке четырехспицевого рулевого колеса заметны



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Opel несколько больше соперников – 4419 мм в длину



Seat самый легкий в тройке – 1230 кг



На крыше Focus установлен большой спойлер



Заднее стекло Astra выполнено панорамным



Ширину задней части Leon подчеркивают продолговатые фонари

наплывы в районе хвата рук, а сам он обшит кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана еще одним дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены, то есть привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, регулируется по высоте и водительское кресло. Передние сиденья Focus комфортабельные и обладают лучшей, чем у конкурентов, боковой поддержкой. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Astra – знакомый стиль Opel. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей и украшено изогнутым серебристым молдингом. У циферблатов приборов ободки хромированные, а подсветка – нежно-синяя. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, датчиками уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Шкалы выполнены в классическом стиле. Узкая центральная панель немного наклонена. Клавиши на ней слишком тесно сгруппированы и их довольно много, что затрудняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка Astra регулируется по высоте и вылету. Кресла первого ряда неплохо удерживают спину, но не самые мягкие. Зато у них широкий диапазон регулировок и предусмотрена функция подогрева. Между сиденьями размещен подлокотник, прячущий небольшое отделение для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла, зато вперед и по сторонам он хороший.

Лаконичный дизайн и обилие прямых линий – особенности салона Leon. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободке заметны наплывы. По центру приборной панели – цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, окруженный по бокам вентиляционными дефлекторами. Благодаря ему, клавиш аудиосистемы и климатической установки здесь немного и разобраться в них нетрудно. Есть и слот для карт памяти формата SD. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Передние сиденья Leon обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Посадка в Seat достаточно низкая. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног у Leon. А вот в районе плеч салон самый широкий у Focus, что позволяет троим пассажирам чувствовать себя свободнее. Багажник наиболее вместительный у Seat: его объем составляет 380 л, тогда как у Opel – 370 л, а у Ford – 316 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1270, 1235 и 1148 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus 1,6 Trend+, Opel Astra 1,6 Cosmo и Seat Leon 1,2 TSI Reference. Все они оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером, системой стабилизации и 6 подушками безопасности. У Leon установлен кондиционер, а у двух других хэтчбэков – климат-контроль. Кроме того, Focus и Astra укомплектованы легкосплавными дисками, датчиками освещения и дождя. У Ford есть обогрев лобового стекла, а у Opel – парктроник.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Атмосферный мотор Focus объемом 1,6 л самый мощный в тройке – развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 159 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. Он обладает бодрым нравом и неплохо набирает обороты. При этом "четверка" работает довольно тихо и плавно. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. В городском цикле хэтчбэк расходует 9,3 л/100 км, а в загородном – 4,8 л/100 км. Также Ford у нас можно выбрать с 1,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 100 и 125 л. с.

Мотор Astra также атмосферный, с рабочим объемом 1,6 л. Его мощность составляет 115 л. с. при 6000 об/мин, а пик крутящего момента в 155 Н·м доступен при 4000 об/мин. Правда, по мере набора оборотов двигатель становится несколько шумноват. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции нельзя назвать быстрыми. Из-за этого страдает динамика: Opel разгоняется до 100 км/ч за 13,3 с. Он способен развить 182 км/ч. Кроме того, у него еще и самый большой "аппетит" – 9,8 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на трассе. Кроме этого двигателя для хэтчбэка в Украине доступны бензиновые моторы объемом 1,4 л (100 и 140 л. с.), а также 2,0-литровый турбодизель мощностью 130 л. с.

"Четверка" Leon имеет меньший рабочий объем (1,2 л), но зато оснащена турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Она развивает 105 л. с. при 4500 об/мин. Но главное ее преимущество – тяга на низких оборотах, ведь максималь-



Циферблаты приборов Ford помещены в отдельные колодцы



Приборы Opel украшены хромированными ободками



Экран бортового компьютера Seat – цветной



Салон Focus самый широкий в районе плеч



На втором ряду Astra ногам несколько тесновато



В Leon сзади больше всего места для ног

ный крутящий момент в 175 Н·м доступен с 1400 об/мин. У двигателя довольно резвый характер и он быстро раскручивается. Однако на высоких оборотах проявляются вибрации. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро. Seat демонстрирует наилучшую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 10 с и развивает 191 км/ч. К тому же, он и самый экономичный: 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на шоссе. Хетчбэк у нас также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (140 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), турбодизелем объемом 1,6 л (105 л. с.).

Ford демонстрирует увлекательную управляемость, ведь его ходовая настроена на активную езду. Рулевое управление хетчбэка порадует остротой и точностью, а еще оно более информативно, чем у соперников. У автомобиля не проявляется недостаточная поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в виражах совсем небольшие, хотя при этом подвеску жесткой не назовешь. Она легко справляется с подавляющим большинством выбоин. Хорошо проявляют себя и тормоза – обеспечивают отличное замедление. Также у Focus очень хорошая шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости выше 120 км/ч.

Opel более ориентирован на комфорт. У него весьма мягкая подвеска, плавно поглощающая дорожные неровности, даже несмотря на 17-дюймовую низкопрофильную резину. Правда, за это приходится расплачиваться ощутимыми кренами кузова в поворотах. Руль хетчбэка очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. А вот обратной связи ему явно не хватает. В виражах чувствуется, что задняя подвеска автомобиля полузависимая (у соперников она многорычажная), поэтому он несколько проигрывает в управляемости. Astra демонстрирует хорошую курсовую устойчивость. На больших скоростях в салоне тихо.

Seat, как и Ford, ставит на первое место управляемость, но проигрывает Focus по этому показателю. В частности, его рулевому управлению не хватает информативности, хотя оно и довольно точное. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Однако на малых скоростях маневренность похуже, чем у соперников. Диаметр разворота у Leon – 11,4 м, а у двух других хетчбэков – 10,9 м. Подвеска автомобиля достаточно упругая, что заметно на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в поворотах редко проявляются. Шумоизоляция салона очень неплохая.

Ford Focus 1,6 Trend+ самый доступный из трех автомобилей – 319 000 гривен. Он также привлекает хорошей управляемостью. Цена Opel Astra 1,6 Cosmo – 344 500 гривен, его сильная сторона – комфортная езда. Seat Leon 1,2 TSI Reference стоит 339 000 гривен, его сильная сторона – хорошая экономичность.



Объем багажника Ford – 316 л

У Opel в распоряжении 370 л

Багажник Seat самый большой – 380 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus	Opel Astra	Seat Leon
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1316/1805	1373/1870	1230/1710
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484	4419/1814/1510	4263/1816/1459
Колесная база, мм	2685	2685	2637
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1544/1558	1538/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	140	145
Объем багажника мин/макс, л	316/1148	370/1235	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9	10,9	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1598	1598
Тип	бензиновый		бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	115 при 6000	105 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	159 при 4000	155 при 4000	175 при 1400-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/56	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	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, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	215/50 R17	195/65 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,7	13,3	13,9
Максимальная скорость, км/ч	193	182	191
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,3	9,8	6,5
– загородный цикл	4,8	5,5	4,4
– смешанный цикл	6,4	7,1	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	319 000	344 500	339 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Практичность – не помеха стилю



Audi A4 Avant

Широкая решетка радиатора Audi A4 Avant обрамлена хромом



Mercedes-Benz C-Class Estate

Изогнутые фары Mercedes-Benz C-Class Estate растянуты на крылья



Volvo V60

Радиаторная решетка Volvo V60 перечеркнута диагональным молдингом

Как правило, при выборе универсала автолюбители руководствуются, прежде всего, соображениями практичности. Оно и неудивительно, ведь главное преимущество подобных моделей – большой багажник. Впрочем, вместительность и утилитарность – не помеха запоминающемуся стилю, богатому оснащению или хорошим динамическим характеристикам. Особенно, если речь идет о представителях премиум-сегмента D-класса – таких как Audi A4 Avant, Mercedes-Benz C-Class Estate и Volvo V60.

Audi A4 Avant год назад прошел плановое обновление. Он привлекает элегантным внешним видом с плавными линиями кузова. У него аркообразная форма крыши и большой угол наклона задних стоек. Фирменная трапециевидная решетка радиатора обрамлена хромом. По ее краям установлены продолговатые фары со стреловидными светодиодными лампами дневного света. Боковины украшены штампованными линиями. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодной оптикой.

Mercedes-Benz C-Class Estate также был освежен в 2012 году. Его дизайн более строгий, в нем преобладают грани и прямые линии. Широкая радиаторная решетка украшена большой трехлучевой звездой. Изогнутые фары растянуты на крылья и дополнены продолговатыми светодиодами. В переднем бампере размещен небольшой воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными. Задние стойки крыши практически вертикальные, а на верхней кромке пятой двери – спойлер. По краям кузова установлены небольшие фонари, а пятая дверь украшена хромированным молдингом.

Volvo V60 также модернизировали несколько месяцев назад. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями. Бампер кажется своеобразным продолжением крыльев, а из-под него выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

Audi немного крупнее своих соперников – достигает 4700 мм в длину при колесной базе в 2808 мм. Volvo ощутимо короче – 4628 мм и 2776 мм, соответственно. А Mercedes-Benz самый компактный в тройке: его длина равна 4606 мм, а расстояние между осями – 2760 мм. Интересно, что при этом A4 Avant легче соперников: 1530 кг против 1574 кг у V60 и 1575 кг – у C-Class Estate. Это объясняется использованием в конструкции алюминиевых сплавов.



При длине в 4700 мм Audi крупнее соперников



Mercedes-Benz самый компактный в тройке – 4606 мм



На крыше Volvo установлен заостренный спойлер



Ширину кузова A4 Avant подчеркивают продолговатые фонари



Пятая дверь C-Class Estate украшена хромированным молдингом



L-образные фонари V60 размещены в стойках крыши

Пластик в отделке салона Audi щедро разбавлен серебристыми вставками. Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. Яркая красная подсветка добавляет эмоциональности. По центру приборной панели установлен цветной дисплей бортового компьютера, по бокам от него – большие спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а венчает ее 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка A4 Avant регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка достаточно низкая. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Внутри Mercedes-Benz, как и во внешнем дизайне, преобладают строгие прямые линии. В отделке присутствуют серебристые накладки "под алюминий", а четырехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в трех отдельных колодцах. Центральное место занимает спидометр с экраном бортового компьютера внутри, справа от него – тахометр, а справа – указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. На широкой центральной панели сверху установлен 5,8-дюймовый экран мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены, хотя некоторые из них слишком мелкие. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них несколько хуже, чем у конкурентов. Зато они оснащены электроприводом регулировок. На центральном тоннеле размещены два подлокотника. Обзорность не вызывает нареканий.

В салоне Volvo господствует лаконичный скандинавский стиль. Черный пластик сочетается с серебристыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра с цифровым спидометром внутри и двух дисплеев, на которые выведены остальные данные. Цвет подсветки изменяется нажатием кнопки. Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она выполнена сверхтонкой, а за ней расположено небольшое отделение для мелкой поклажи. Сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш здесь довольно много и некоторые из них чересчур мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Кресла первого ряда V60 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они также оснащены подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла и толстых стоек.

На втором ряду больше всего места для ног в Audi Avant. А вот салон в районе плеч шире у V60 и C-Class Estate. У Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь пространство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. Зато его задние кресла оснащены подогревом. Объем багажника Audi равен 490 л, Mercedes-Benz – 485 л, а Volvo – 430 л. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1430 л, 1500 и 1241 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Avant 2,0 Multitronic, Mercedes-Benz C250 CGI Estate и Volvo V60 T5 Kinetic. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными 16-дюймовыми дисками, 6 подушками безопасности и системой стабилизации. Audi также получил датчики освещения и дождя, а Volvo – круиз-контроль с ограничителем скорости и системой автоматического замедления City Safety.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Audi Avant получил 2,0-литровый мотор мощностью 225 л. с. при 4500 об/мин. Он самый тяговитый на "низах", ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1500 об/мин. У него приятный и не слишком громкий звук выхлопа. Бесступенчатый вариатор Multitronic хорошо подбирает обороты двигателя при разгоне. Автомобиль демонстрирует лучшую в тройке динамику – 7 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Кроме того, Audi самый экономичный – 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также модель в Украине можно выбрать с 1,8-литровым 170-сильным бензиновым турбодвигателем, турбодизелями объемом 2,0 л (140 л. с.) и 3,0 л (245 л. с.).

Под капотом C250 CGI Estate 1,8-литровая турбированная "четверка", развивающая 204 л. с. при 5250 об/мин. Пиковый крутящий момент в 310 Н·м достигается при 2000 об/мин, что обеспечивает неплохую эластичность. Двигатель отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему и характер 7-ступенчатой автоматической трансмиссии. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость составляет 233 км/ч. В городе универсал расходует 8,9 л/100 км, а на шоссе – 5,4 л/100 км. Mercedes-Benz также доступен с бензиновыми моторами объемом 1,8 л (156 л. с.) и 3,5 л (306 л. с.), турбодизелями объемом 2,1 л (136, 170 и 204 л. с.), и 3,0 л (231 л. с.).

V60 укомплектован 2,0-литровым двигателем мощностью 240 л. с. при 5500 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь максимальный



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Приборы Mercedes-Benz установлены в трех отдельных колодцах



Тахометр Volvo соседствует с двумя дисплеями



На втором ряду A4 Avant больше всего места для ног



Салон C-Class Estate довольно широкий в районе плеч



Задние кресла V60 оснащены подогревом

крутящий момент в 320 Н·м доступен с 1800 об/мин. Мотор быстро набирает обороты, хотя после 5000 об/мин становится несколько шумным. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 230 км/ч. А вот "аппетит" у него несколько больше, чем у соперников – 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – за городом. Для Volvo у нас также доступны бензиновые моторы объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.) и 3,0 л (304 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.), 2,0 л (136 и 163 л. с.), 2,4 л (215 л. с.).

Ходовая Audi настроена на компромисс между комфортом и управляемостью. Энергоемкая подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом универсал не слишком кренится в поворотах, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автострасе сторонние звуки не дают о себе знать.

В отличие от переднеприводных соперников, Mercedes-Benz – заднеприводный. Универсал более ориентирован на комфорт, а потому его мягкая подвеска очень плавно поглощает даже серьезные выбоины. При этом нежелательные движения кузова редко дают о себе знать. Автомобиль демонстрирует неплохую маневренность в городских условиях: диаметр его разворота составляет 10,85 м против 11,3 м у V60 и 11,5 м у A4 Avant. Руль точный, но при этом легкий, да и обратной связи вполне достаточно. У C250 CGI Estate лучшая в тройке шумоизоляция, поэтому даже при 150 км/ч можно говорить, не повышая голоса.

Для Volvo доступны два типа настроек шасси, а стандартным является более спортивный вариант Dynamic. Поэтому езда в универсале несколько упругая, что особенно ощутимо на дорогах низкого качества. Зато V60 меньше всего кренится в виражах. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. Сцепление с дорогой очень хорошее. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Audi A4 Avant 2,0 Multitronic несколько дороже конкурентов – 496 тыс. гривен, он привлекает большим внутренним пространством и экономичностью. Цена Mercedes-Benz C250 CGI Estate – 455 174 гривен, его сильная сторона – комфортная подвеска. Volvo V60 T5 Kinetic стоит 453 900 гривен, а его козыри – богатое оснащение и хорошая управляемость.



Багажник Audi самый большой – 490 л У Mercedes-Benz в распоряжении 485 л Объем багажника Volvo – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A4 Avant	Mercedes-Benz C250 CGI Estate	Volvo V60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1530/2100	1575/2115	1574/2130
Длина/ширина/высота, мм	4700/1826/1436	4606/1770/1459	4628/1865/1484
Колесная база, мм	2808	2760	2776
Колея передняя/задняя, мм	1564/1551	1549/1552	1588/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	120	130
Объем багажника мин/макс, л	490/1430	485/1500	430/1241
Диаметр разворота, м	11,5	10,85	11,3
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1796	1999
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	225 при 4500	204 при 5250	240 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1500-4500	310 при 2000-4300	320 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Аи-95/59	Аи-95/67
Трансмиссия			
Тип привода	передний	задний	передний
Коробка передач	вариатор	7-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSTC
Размер шин	225/55 R16	205/55 R16	215/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	7,4	7,7
Максимальная скорость, км/ч	245	233	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,0	8,9	11,3
– загородный цикл	5,5	5,4	6,6
– смешанный цикл	6,1	6,7	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	496 000	455 174	453 900
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Яков Савчик:

украинец, которому
покорился Париж

Париж издавна считается столицей моды и стиля. Причем, он славится не только домами одежды. В 20–30-е годы прошлого века этот город стал еще и центром автомобильного дизайна, ведь в то время там были сконцентрированы самые известные кузовные ателье. Одними из наиболее ярких были творения студии Saoutchik, а создавал эти шедевры наш соотечественник, украинец Яков Савчик. Сейчас его творения можно увидеть и на проходящей в рамках Парижского автосалона выставке классических автомобилей.

Известный французский стилист Яков Савчик (настоящая фамилия – Савчук) родился в 1880 году в городе Койданава (сейчас он носит название Дзержинск и находится на территории Беларуси). Его родители переехали туда из Украины и открыли небольшое мебельное предприятие. Яков с раннего детства помогал им и обрел неплохие навыки работы с деревом. Но дела у Савчуков шли не лучшим образом, и в 1899 году семья эмигрировала во Францию, изменив при этом фамилию на Савчик. Там они продолжили создавать мебель, причем на сей раз дорогую и эксклюзивную. Вскоре Яков перешел в каретную мастерскую. Однако его манила другая сфера деятельности: он увлекся новомодным изобретением – автомобилем. И решил применить свои навыки в разработке кузовов уже для самодвижущихся экипажей. В 1905 году в возрасте всего 25 лет дизайнер открыл в пригороде Парижа, Нейи-сюр-Сен, собственное кузовное ателье Saoutchik.

Hispano-Suiza H6C Xenia, 1938 год



Bucciali TAV 8-32 Fleche d'Or Berline 1932 года



Cadillac Series 62 Drophead 1948 года



Bugatti Type 57C Cabriolet 1939 года



Bucciali TA V8 1930 года



Bentley Speed 6 Cabriolet 1929 года



Hispano-Suiza H6C Xenia получил сдвижные двери



Hispano-Suiza J12 1935 года



Hispano-Suiza K6 Cabriolet 1935 года

На заре развития автомобилей их стиль разрабатывали преимущественно в бывших каретных мастерских, которые сменили профиль деятельности, чтобы идти в ногу со временем. Конкуренция была высокой, и только настоящие мастера могли ее выдержать. Савчик решил привлечь покупателей смелыми нестандартными решениями, позволяющими выделить автомобиль в общем потоке.

Дебютные работы дизайнера до наших дней не сохранились. Савчик отдавал предпочтения французским маркам Delage и Delahaye, а также Hispano-Suiza. Первая мировая война немного снизила спрос на кузова, однако по ее окончании автомобильный стиль пережил настоящий расцвет. Особенно увеличилось число покупателей после внедрения массового конвейерного производства. На улицах городов появились сотни, а то и тысячи, одинаковых автомобилей. Как правило, клиентами кузовных ателье были люди небедные, желавшие получить эксклюзивную машину, не такую, как у всех. Они покупали на заводе голое шасси с двигателем, а затем обращались к дизайнеру, чтобы тот разработал особое "платье".

В 1924 году Савчик создает четырехместное купе на базе Hispano-Suiza H6B. Солидный внешний вид сочетается с оригинальной полосатой окраской задних дверей и салона. Среди стилистических новшеств следует отметить и V-образное лобовое стекло. Два года спустя из ворот его дизайн-студии выкатывают грозное торпедо Mercedes-Benz 630K. Четырехместный автомобиль привлекал внимание огромным капотом и сразу двумя лобовыми стеклами, также в виде буквы "V".

Партнерство Saoutchik и Mercedes-Benz продолжилось довольно долго. В 1928 го-

ду выпустили 12 кабриолетов 680S Torpedo Roadster. Длинные и низкие автомобили без подножек сразу привлекли богатых покупателей и были мгновенно распроданы. Их салоны Савчик декорировал эксклюзивной крокодильей кожей и дорогими породами дерева. А 6,8-литровая 180-сильная компрессорная "шестерка" позволяла автомобилю развивать 175 км/ч.

После невероятных Mercedes-Benz студия Saoutchik прочно закрепилась в элите кузовных ателье. В последующие годы появились "британцы": кабриолеты Bentley Speed 6 и Rolls-Royce Phantom II. Как правило, Яков Савчик работал с европейскими автопроизводителями, но иногда обращал свои взоры и на заокеанские модели. Например, в 1930 году спроектировал четырехдверный кабриолет на базе Cadillac V16.

Стилист принимал предложения как от гигантов автомобильной промышленности, так и от небольших компаний. Так, его перу принадлежит оригинальный седан Buccioli TAV8-32 Fleche d'Or Berline. Очень низкий автомобиль с длинным капотом в профиль казался еще больше, чем он был на самом деле. Да и с технической точки зрения конструкция автомобиля была передовой: 4,9-литровый 113-сильный V12 приводил в движение передние колеса. А на основе Jaguar SS (Jaguar в то время только становился на ноги) в студии Saoutchik спроектировали стремительный кабриолет.



Mercedes-Benz 680S Torpedo Roadster, 1928 год



Pegaso Z-102 Coupe 1951 года



Mercedes-Benz 630K Torpedo Transformable 1926 года



Pegaso Z-102 Cabrio 1951 года



Talbot Lago T150 Roadster 1939 года



Talbot-Lago T26 Grand Sport Coupe, 1951 год



Talbot-Lago T26 Grand Sport Coupe 1949 года



Rolls-Royce Phantom II Cabriolet de Ville 1930 года



Talbot-Lago T26 GS Coupe 1949 года



Talbot-Lago T26 Grand Sport Coupe 1951 года



В отделке салона Delahaye 175 Coupe de Ville использовано настоящее золото

Звездный час Якова Савчика пришел на конец 30-х годов. Именно тогда он создал свои лучшие шедевры. Его коллега, известный американский стилист Говард Даррин как-то отметил: "Савчик был настоящим мастером, одним из немногих дизайнеров, которые никогда никого не копировали. Он использовал исключительно свои собственные идеи".

Наверное, одной из самых известных работ ателье Saoutchik считается невероятный Hispano-Suiza H6C Xenia, спроектированный в 1938 году для известного французского гонщика и летчика Анри Дюбоннэ. Своими обтекаемыми раздутыми формами и каплевидным силуэтом купе напоминало дирижабль. Крыша была выполнена съемной, а двери впервые в мире сделали сдвижными (сейчас такое решение прижилось в мини-вэнах). Огромная рядная "шестерка" рабочим объемом 8,0 л и мощностью 160 л. с. разгоняла Xenia до 180 км/ч. Между прочим, сдвигающимися дверьми Савчик оснастил и кабриолет Delage D8-120. Параллельно дизайнер разработал изящные кузова для Bugatti Type 57 и Talbo-Lago T150C. Кстати, над Hispano-Suiza Савчик работал достаточно часто. Например, он разработал дизайн кабриолета K6 и торпедо J12.

В 1940 году оккупация Франции заставила большинство автопроизводителей свернуть выпуск продукции, приостановило свою работу и ателье Saoutchik. Впрочем, в послевоенное время компания быстро возобновила проектирование кузовов. Оно и неудивительно: зажиточ-

Cadillac V16 Convertible Sedan 1930 года



ные клиенты буквально изголодались за новыми моделями. Первым творением стал кабриолет Delahaye 135 MS 1947 года. Год спустя Яков Савчик создал еще два элегантных кабриолета – на сей раз на платформе Cadillac Series 62. Мягкий верх можно было сложить полностью или частично – над передними сиденьями. Один из них приобрела голливудская звезда Долорес дель Рио.

В 1949 году последовали сразу два утонченных Delahaye 175. Сначала представили обтекаемое купе со съемной крышей, очень напоминавшее по стилю Cadillac. Его салон декорировали настоящим золотом. А затем Савчик шокировал мир невероятным кабриолетом 175 S Roadster. Стремительный автомобиль привлекал внимание плавными линиями и полностью закрытыми колесными арками. На его бамперы, радиаторную решетку, крылья и многочисленные молдинги дизайнер не пожалел хрома. Этот Delahaye собрал награды всех ведущих конкурсов дизайна: в Париже, Монте-Карло и Сан-Ремо. А вскоре он оказался в гараже французской актрисы Сюзетт Прим.

В том же 1949 году ворота мастерской покинули десять купе Talbot-Lago T26 Grand Sport. Мускулистый стиль подчеркивали профилированные крылья, а удверей отсутствовали ручки – они открывались нажатием кнопки. Под стать дизайну были и характеристики: благодаря 4,5-литровому шестицилиндровому двигателю мощностью 190 л. с. и 4-ступенчатой полуавтоматической трансмиссии Talbot-Lago развивал отличную, по тем временам, максимальную скорость – 200 км/ч. Через два года ателье Saoutchik представило еще один вариант купе T26, но на сей раз ставку было сделано на улучшение аэродинамических свойств,



Delage D8-120 Cabriolet 1939 года



Delahaye 135M Cabriolet 1947 года

Delahaye 175 Coupe de Ville, 1949 год



Delahaye 175S Roadster 1949 года

поэтому кузов получился очень обтекаемым, без выступающих крыльев и с аркообразной формой крыши.

В том же 1951 году Яков Савчик спроектировал утонченный кабриолет Delahaye 235, отличавшийся плавными обводами кузова. Одной из последних работ мастера стал эксклюзивный Pegaso Z-102. Всего было выпущено шесть купе и кабриолетов этой модели. Испанский автомобиль в свое время считался одним из самых быстрых в мире. С базовым 2,8-литровым V8 мощностью 170 л. с. он достигал 190 км/ч, но существовала и 275-сильная компрессорная модификация, способная развить 250 км/ч.

С 1952 года 72-летний Яков Савчик отошел от дел и передал бизнес сыну Пьеру. Однако в то время спрос на заказные кузова постепенно начал падать. Клиентов стало меньше и уже три года спустя ателье Saoutchik закрылось. А в 1957 году великого дизайнера не стало. Но его творения живут и поныне. Эти автомобили, ставшие символами нестандартного подхода к стилю и авангардных решений, сейчас очень ценятся среди коллекционеров и на аукционах за них порой отдают не один миллион долларов.



Hispano-Suiza H6B Coupe de Ville
1924 года



Delahaye 235 Cabriolet, 1951 год

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
фото
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета

**АВТО
ПРОДАЖА**

СРЕДА

ВСЕУКРАИНСКАЯ
ГАЗЕТА

выпускает 4 группы

ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ
на сайте **www.autosale.kiev.ua**

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**