

Тест-Драйв

Август — Сентябрь 2015



Ferrari 488 Spider • Hyundai Vision G • Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster
Mercedes-Benz C-Class Coupe • Lotus 3-Eleven • Mini Clubman • Alfa Romeo Giulia • Chevrolet Cruze
Fiat 500 • Mercedes-Benz A-Class • Renault Talisman • Hyundai ix25 • Toyota Fortuner • Audi S8 Plus
Mitsubishi Pajero Sport • Honda Accord • Audi R8 • Cadillac CTS-V • Honda Civic Type R • Hyundai Tucson
Lotus Evora 400 • Mercedes-Benz GLE Coupe • Renault Kadjar • Subaru Levorg • Ford Focus Wagon, Kia Cee'd
Sportswagon и Skoda Octavia Combi • Cadillac Escalade, Infiniti QX80 и Lexus LX570 • Kia Cerato, Renault
Fluence и Skoda Octavia • BMW X6, Infiniti QX70 и Porsche Cayenne • Acura TLX, Infiniti Q70 и Lexus GS350
Гран-при на улицах Львова

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Пироженко Юлия

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Концепт-кар

Hyundai Vision G:

предвестник нового Genesis Coupe



10

Премьера

Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster:

сносит крышу

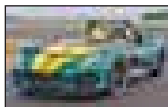


16

Премьера

Mercedes-Benz C-Class Coupe:

смена поколений



24

Премьера

Lotus 3-Eleven:

вес – его враг



30

Премьера

Mini Clubman:

больше, просторнее, экономичнее



38

Премьера

Alfa Romeo Giulia:

возвращение



42

Премьера

Chevrolet Cruze:

второе пришествие



50

Премьера

Fiat 500:

модернизация



58

Премьера

Mercedes-Benz A-Class:

обновление



64

Премьера

Renault Talisman:

наследник Laguna и Latitude



70

Премьера

Hyundai ix25:

младший брат Tucson



76

Премьера

Ferrari 488 Spider:

прибавка в мощности



82

Премьера

Toyota Fortuner:

смена поколений



88

Премьера

Audi S8 Plus:

прибавка в мощности

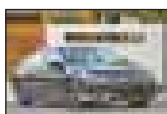


94

Премьера

Mitsubishi Pajero Sport:

третье поколение



100

Премьера
Honda Accord:
обновление



106

Дебютант
Audi R8:
прагматичное спорткупе



122

Дебютант
Cadillac CTS-V:
проверенная формула



124

Дебютант
Honda Civic Type R
возвращается!



132

Дебютант
Hyundai Tucson:
новое – хорошо забытое старое



142

Дебютант
Lotus Evora 400:
легче, мощнее, быстрее



150

Дебютант
Mercedes-Benz GLE Coupe:
смещение классов



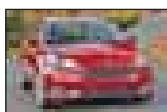
158

Дебютант
Renault Kadjar:
элегантность по-французски



166

Дебютант
Subaru Levorg:
только универсал



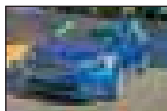
174

Сравнительный тест-драйв
Ford Focus Wagon, Kia Cee'd Sportswagon и Skoda Octavia Combi:
ставка на практичность



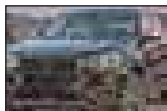
180

Сравнительный тест-драйв
Cadillac Escalade, Infiniti QX80 и Lexus LX570:
могучие гиганты



186

Сравнительный тест-драйв
Kia Cerato, Renault Fluence и Skoda Octavia:
соревнование седанов С-класса



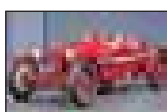
192

Сравнительный тест-драйв
BMW X6, Infiniti QX70 и Porsche Cayenne:
спортивные вседорожники



198

Сравнительный тест-драйв
Acura TLX, Infiniti Q70 и Lexus GS350:
бизнес-класс по-японски



204

Страницы истории
Гран-при на улицах Львова

Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Редакция исходит из того, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Использование материалов в любой форме не допускается без письменного разрешения редакции. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Рукописи и фотоснимки не возвращаются и не рецензируются.

Hyundai Vision G:

предвестник нового Genesis Coupe



В Hyundai уже ведется разработка второго поколения Genesis Coupe. Оно и понятно: нынешнее купе – настоящий долгожитель, ведь появилось в 2008 году. Подсказать, какой будет новая модель, призван концепт-кар Vision G.

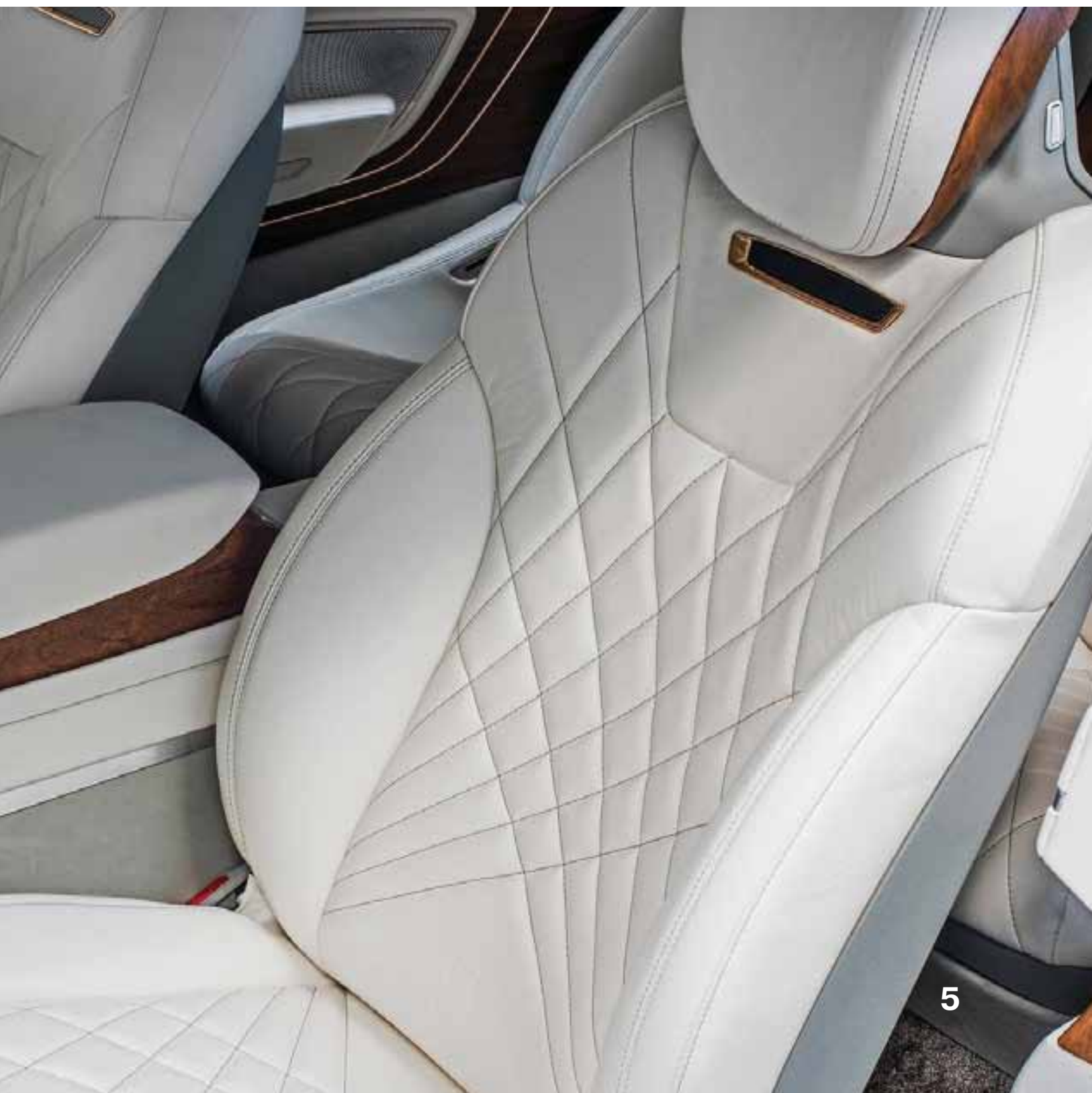
Будущий Hyundai Genesis Coupe станет роскошнее и серьезнее на вид. Вот почему у Vision G солидный дизайн с лаконичными формами. У купе длинный капот и высокая оконная линия, а вот багажник укорочен. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В передних крыльях размещены узкие вентиляционные "жабры". Боковины выполнены рельефными, а задние стойки крыши довольно толстые. Расширенные "плечи" подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер.

Чтобы попасть в салон Vision G, достаточно подойти к дверям с ключом в кармане – они откроются автоматически с помощью электропривода. Во внутренней отделке сочетаются кожа и дерево. В салоне установлены четыре отдельных спортивных сиденья, разделенные высоким трансмиссионным тоннелем. А вместо клавиш блока климат-контроля – сенсорный дисплей.

Под капотом купе – 5,0-литровый бензиновый V8, знакомый по седану Hyundai Genesis. Он развивает 425 л. с. и работает в паре с 8-ступенчатой автома-

тической трансмиссией. Автомобиль сохраняет и задний привод.

Hyundai Vision G представили на специальном мероприятии в музее искусств Лос-Анджелеса. Публике же купе показали на шоу классических и эксклюзивных автомобилей в Пebbл-Бич. Что касается серийного Genesis Coupe, то его следует ожидать примерно через год.











Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster

сносит крышу



За полвека существования марки Lamborghini было создано всего три сверхскоростных модели с приставкой SV (SuperVeloce). А за 2015 год представили уже два таких автомобиля. К купе Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce присоединился кабриолет, носящий традиционное название Roadster.



Как и собрат с фиксированной крышей, Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster получил доработанный 6,5-литровый V12. Его можно заметить сквозь окошки в крышке капота. Цифры в названии говорят о мощности двигателя – 750 л. с. при 8400 об/мин. Максимальные 690 Н·м крутящего момента достигаются при 5500 об/мин. Роботизированная 7-ступенчатая коробка передач тоже усовершенствована. В результате, разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Новая выхлопная система делает звук V12 более громким и насыщенным.

Конечно, как и все Aventador, кабриолет получил полный привод. Его рулевое управление и адаптивные амортизаторы

перенастроены. Также установлены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади.

Даже стандартный Lamborghini Aventador нельзя назвать скромным с виду – его броский дизайн сразу привлекает внимание окружающих. LP750-4 SuperVeloce Roadster выглядит еще ярче, хотя внешние изменения продиктованы практическими соображениями. Аэродинамический обвес и заднее антикрыло увеличили прижимную силу на 70%, а раздутые задние крылья указывают на расширенную колею. Кроме того, можно заметить более широкие воздухозаборники на "носу" и в боковинах, призванные лучше охлаждать мотор. Масса кабриолета составляет до 1575 кг, что на 50 кг меньше, чем у базового Aventador Roadster.

Жесткая крыша состоит из двух карбоновых секций весом 6 кг каждая и снимается вручную. Кроме того, теперь можно опустить заднее стекло, чтобы лучше насладиться звуком двигателя.

Салон декорирован карбоном и алькантарой. Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster получил новую цифровую панель приборов, а вот от ковриков и мультимедийной системы отказались в целях снижения веса. Зато установлены ковшообразные спортивные сиденья с каркасом из углеволокна.

Всего планируют выпустить 500 Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster. Стоимость кабриолета составит 357 тыс. евро.







Технические характеристики Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1575
Длина/ширина/высота, мм	4835/2030/1136
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1700
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6498
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	750 при 8400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	690 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	357 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mercedes-Benz C-Class C



Скупе: смена поколений



С 1997 года у седана и универсала Mercedes-Benz C-Class есть собрат с кузовом купе. Поначалу он назывался CLK, но с 2011 года был переименован в C-Class Coupe. Поскольку в прошлом году представили свежий C-Class, то теперь пришло время и для нового Mercedes-Benz C-Class Coupe.



Купе стало элегантнее на вид. Строгие прямые линии уступили место более скругленным формам. У C-Class Coupe длинный капот, высокая оконная линия и слегка приподнятая задняя часть. Прибавляет стремительности аркообразный силуэт крыши. По центру широкой решетки радиатора установлена большая трехлучевая звезда, а крупные фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Боковины выполнены профилированными, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями. Версию C63 AMG можно отличить по аэродинамическому обвесу, увеличенным передним воздухозаборникам и 19-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

По сравнению с предшественником новичок крупнее: его длина выросла на 100 мм (до 4686 мм), а колесная база прибавила 80 мм – до 2840 мм. Но при этом автомобиль легче, а коэффициент его лобового сопротивления снижен до 0,26.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху к ней прикреплен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Ниже установлены аналоговые часы. Mercedes-Benz C-Class Coupe получил особые передние сиденья с интегрированными подголовниками. Базовое оснащение включает 9 подушек безопасности, системы автоматического замедления и определения усталости водителя. Климат-контроль дополнен функцией движения в тоннеле (в этом случае воздух отправляется на рециркуляцию). Список опций включает парковочный автопилот, Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы проецирования данных на лобовое стекло и распознавания дорожных знаков.

На первых порах предложат на выбор шесть двигателей с турбонаддувом. Это бензиновые "четверки" объемом 1,6 л

(156 л. с.) и 2,0 л (184, 211 и 245 л. с.), а также 2,1-литровые турбодизели мощностью 170 и 204 л. с. Позже появятся 3,0-литровые бензиновые V6 мощностью 333 и 367 л. с. А для флагманского C63 AMG припасли 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, развивающий 476 либо 510 л. с. Такое купе разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с и развивает 290 км/ч.

Mercedes-Benz C-Class Coupe доступен с 6-ступенчатой механической или 7-ступенчатой автоматической трансмиссией. За доплату можно выбрать полный привод и пневмоподвеску. C63 AMG оснастили дифференциалом повышенного трения и адаптивными амортизаторами, а в качестве опции ему предлагают карбоново-керамические тормозные диски.

Mercedes-Benz C-Class Coupe официально представят на Франкфуртском автосалоне, а продажи модели начнутся с декабря. Базовая версия в Европе будет стоить от 35 тыс. евро, а вот C63 AMG обойдется в 85 тыс. евро.









Технические характеристики Mercedes C63 AMG S Coupe	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/5
Снаряженная/полная масса, кг	1730
Длина/ширина, мм	4686/1839
Колесная база, мм	2840
Колея передняя/задняя, мм	1588/1570
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1750-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/66
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	255/35 R19 спереди, 285/30 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	8,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	85 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Lotus 3-Eleven

В 1956 году молодая компания Lotus создала сверхлегкий обтекаемый болид 11 (Eleven). Маленький автомобильчик со 100-сильным двигателем легко развивал 230 км/ч, что помогло ему одержать победы в своем классе в знаменитых гонках в Ле-Мане и Себринге. Полвека спустя у Eleven появился духовный преемник 2-Eleven, также созданный для гоночного трека. Теперь же династию продолжает новый Lotus 3-Eleven.



en: вес – е20 враз



Как и предшественник, 3-Eleven построен на платформе Lotus Exige. Родство заметно при взгляде на кабриолет в анфас – у него такие же раскосые фары и решетка радиатора в виде улыбки. На этом, пожалуй, сходство заканчивается. В 3-Eleven все посвящено идеологии создателя Lotus Колина Чэпмэна, говорившего: "Вес – наш враг!" В целях снижения массы разработчики отказались от боковых стекол и дверей, а вместо лобового стекла – небольшой прозрачный козырек. Все кузовные панели изготовлены из легких композитных материалов, поэтому масса кабриолета – всего 900 кг. За спинками сидений появились дуги, спасающие при переворачивании. В боковинах заметны вентиляционные отверстия. Круглые фонари напоминают сопла ракет. Увеличить

прижимную силу призваны аэродинамический обвес и большое антикрыло: при 240 км/ч она составляет 215 кг.

Стиль салона можно назвать спартанским, ведь тут повсюду голый металл. Приборной панелью служит небольшой экран, а все клавиши сгруппированы справа от компактного рулевого колеса. Установлены спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками. Интересно, что кресло пассажира можно снять и прикрыть его специальной крышкой. Таким образом Lotus 3-Eleven превратится в одноместный болид.

Среднемоторный кабриолет оснащен доработанным 3,5-литровым V6 с механическим компрессором, знакомым по Lotus Exige и Evora. После доработки он развивает 456 л. с., а максимальный

крутящий момент составляет 450 Н·м. Легкий 3-Eleven разгоняется до 100 км/ч менее чем за 3 с и развивает 290 км/ч.

Покупателю предлагают две версии: дорожную с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач и облегченную трековую с 6-ступенчатой секвентальной трансмиссией. Обе они получили дифференциал повышенного трения. У 3-Eleven доработаны рулевое управление и подвеска, установлены новые тормозные диски диаметром 332 мм. Кроме того, предусмотрены особые покрышки размером 225/40 ZR18 спереди и 275/35 ZR19 сзади.

Lotus 3-Eleven представлен на шоу спортивных автомобилей в британском Гудвуде. Он поступит в производство в феврале 2016 года. Всего соберут только 311 кабриолетов стоимостью от 135 тыс. евро.









Mini Clubman:

больше, просторнее, эконо



мичнее





С момента появления самого первого Mini в 1959 году на его базе создавали самые разные версии. Были среди них и компактные универсалы. Поэтому неудивительно, что такая версия (называли ее Clubman) в 2007 году появилась и у современного Mini. А поскольку в прошлом году показали очередное поколение Mini, то теперь представлен и свежий Mini Clubman.

При длине в 4253 мм (на 270 мм больше, чем у предшественника) и колесной базе в 2670 мм Clubman – самый крупный Mini за всю историю марки. Одного взгляда на универсал достаточно, чтобы понять, что перед нами настоящий Mini. Фирменные черты модели – большие овальные фары и широкая решетка радиатора. Clubman сохраняет и характерный двухобъемный силуэт с вертикальными задними стойками крыши. А вот необыч-

ных задних дверей, открывающихся против движения, уже нет – их заменили традиционными. Хотя пятая дверь, как и прежде, остается распашной. Она прикрыта спойлером, а у крупных фонарей – традиционные хромированные ободки.

В салоне Clubman также сохранен знакомый стиль, в котором преобладают скругленные поверхности. Циферблаты приборов прикреплены к рулевой колонке и регулируются вместе с ней. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели размещен 8,8-дюймовый экран мультимедийной системы. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 360 л в обычном состоянии и 1250 л – со сложенными задними сиденьями. Список опций пополнили электропривод передних сидений, светодиодные фары, изменяемые цвета под-

светки салона, парковочный автопилот, технологии автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Поначалу для Mini Clubman предложат на выбор три двигателя. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 7,1 с и достигает 228 км/ч, а дизельный универсал расходует всего 4,1 л/100 км в смешанном цикле. На Clubman дебютирует 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Также можно выбрать адаптивные амортизаторы и технологию изменения настроек шасси.

Mini Clubman поступит в продажу осенью после премьеры на Франкфуртском автошоу. Стоимость базового универсала составит 24 тыс. евро.











Alfa Romeo Giulia



возвращение



GIULIA



На данный момент в линейке Alfa Romeo всего три модели – хэтчбэки Mi.To и Giulietta, а также купе и кабриолет 4C. Итальянская марка сейчас переживает реорганизацию, а ее модельный ряд собираются расширить до восьми автомобилей. Первым в когорте новых Alfa Romeo станет седан Giulia – долгожданная замена модели 159, работы над которой затянулись на несколько лет. Название Giulia взяли не зря – именно такое имя носил легендарный предок, выпускавшийся в 1962-1978 годах.

Giulia – первый заднеприводной седан Alfa Romeo с 1992 года. Платформу для него позаимствовали у Maserati Ghibli. Автомобиль длиной около 4,7 м отличается подтянутыми пропорциями с короткими свесами кузова, длинным капотом и сдвинутым назад салоном. У него клиновидный профиль со слегка приподнятой задней частью. Фирменный "клюв" решет-

ки радиатора сочетается с широкими воздухозаборниками в бампере. О важности модели говорит тот факт, что именно на ней дебютировал обновленный логотип Alfa Romeo. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины профилированы, а в более мощных версиях в них заметны вентиляционные отверстия. Ширину задней части подчеркивают треугольные фонари. Флагманский вариант Quadrifoglio Verde можно отличить по аэродинамическому обвесу, заостренному спойлеру на крышке багажника и четырем выхлопным трубам. Крыша и капот седана изготовлены из карбона, поэтому Quadrifoglio Verde весит всего 1500 кг.

Детали салона пока держатся в секрете, так же как и характеристики большинства двигателей. Известно, что для Alfa Romeo Giulia сейчас разрабатывают новое "семейство" бензиновых турбомоторов. А вот Quadrifoglio

Verde получил 3,0-литровый V6 с двумя турбинами, созданный специалистами Ferrari. Он развивает 510 л. с., что дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с. Для уменьшения расхода топлива "шестерку" также дополнили системой отключения цилиндров.

Седан получил трансмиссию с двумя сцеплениями и задний дифференциал с функцией изменения вектора тяги. За доплату будет доступен полный привод. Оснащение Giulia включает первый в мире электромеханический усилитель тормозов и технологию изменения настроек шасси Alfa D.N.A.

Alfa Romeo Giulia представили в музее итальянской марки к ее 105-летию юбилею. Производство седана стартует в конце года по цене примерно от 30 тыс. евро.



Chevrolet Cru

Второе пришествие



uze:

Chevrolet Cruze появился в 2008 году и сменил сразу две модели – Cobalt и Lacetti. Он стал своего рода "глобальным" автомобилем, ведь его продавали в разных частях света. Такая стратегия дала плоды, а потому развитие Cruze решили продолжить. Теперь дебютирует его второе поколение.



Cruze построен на полностью новой платформе, которую также использует Opel Astra K. Он немного крупнее предшественника – достигает 4666 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. А вот высота уменьшена на 25 мм – до 1452 мм. Массу автомобиля удалось снизить на 113 кг. Дизайн седана стал более выразительным. Теперь у него клиновидный профиль с аркообразным силуэтом крыши и приподнятой задней частью. Решетка радиатора разделена горизонтальной балкой, а раскосые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Передние крылья более выражены, чем ранее. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари. Можно также выб-

рать пакет RS, включающий аэродинамический обвес и спойлер на крышке багажника.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше черных лакированных деталей. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. На наклоненной центральной панели появился 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. На втором ряду места для ног стало больше на 50 мм, выросло и пространство над головой. Кстати, задние сиденья, как и рулевое колесо, за доплату могут быть оснащены подогревом. Среди других новых опций – Wi-Fi, беспроводная зарядка для мобильных телефонов, технологии слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы

движения и автоматического торможения. А подушек безопасности у Chevrolet Cruze теперь 10.

На первых порах седан будет доступен с 1,4-литровым бензиновым турбомотором, который теперь развивает 154 л. с. Такой Cruze способен разогнаться до 100 км/ч за 8 с и расходует 5,8 л/100 км в загородном цикле. Позже представят новый 1,5-литровый мотор мощностью 113 л. с. и турбодизель. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Впервые Cruze получил электроусилитель руля.

Chevrolet Cruze поступит в продажу с начала 2016 года. В США базовый седан будет стоить около 16 500 долларов.













Fiat 500:

модернизация



Fiat 500 – культовый итальянский автомобиль, пример успешной модели малого класса. С 1957 по 1975 годы выпущено свыше 3,8 миллиона этих "малышей", что сделало 500-й культовым. Поэтому неудивительно, что полвека спустя модель возродили. А теперь современный Fiat 500 прошел плановое обновление.



Хетчбэк и кабриолет Fiat 500 сохраняют неоклассический дизайн и с виду очень напоминают легендарного предка. Впрочем, изменения тоже есть. Фамильные круглые фары заменены, а дополняют их теперь светодиодные ходовые огни. В бампере увеличен воздухозаборник. На боковинах появились молдинги в цвет кузова, а "нос" и задний бампер украшены хромированными накладками. Заметны и оригинальные трапецевидные фонари. Также расширены возможности персонализации – появились новые наклейки на кузове и элементы декора.

Салон претерпел более кардинальную модернизацию. В частности, у Fiat 500 теперь новое трехспицевое рулевое колесо. Свежая и комбинация приборов, причем в более дорогих версиях показания выведены на дисплей. А вот компоновка знакомая: внутри тахометра находятся цифровой спидометр и экран бортового компьютера. На центральной панели отныне установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Uconnect, также бросаются в глаза иные клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки. Новые и передние сиденья. Базовое оснащение теперь

включает 7 подушек безопасности и магнитолу, а в самой дорогой версии Lounge добавлена панорамная крыша.

Для хетчбэка и кабриолета предложены бензиновые двигатели объемом 0,9 л (85 и 105 л. с.) и 1,2 л (69 л. с.), а также 1,3-литровый 95-сильный турбодизель. У 500-го улучшена шумоизоляция салона и установлены более эффективные тормозные механизмы.

Модернизированный Fiat 500 представят в сентябре на Франкфуртском автосалоне. После этого автомобиль поступит в продажу по цене от 12 250 евро. Со временем линейку расширят свежие заряженные версии от Abarth.













Mercedes-Benz A-Class:

Mercedes-Benz A-Class известен с 1997 года, но если изначально это был мини-вэн, то с 2012 года модель третьего поколения стала хэтчбэком. Теперь, по прошествии трех лет, пришло время для плановой модернизации A-Class.

обновление





Конечно, дизайн автомобиля не потерял актуальность, а потому внешние изменения очень небольшие. Освеженный A-Class можно узнать по новой решетке радиатора и увеличенному воздухозаборнику в бампере. Несколько иные и крупные фары, а за доплату они теперь могут быть адаптивными и со светодиодной оптикой. Сзади видны измененные фонари. Кроме того, расширена палитра цветов кузова. Заряженный Mercedes-Benz A45 AMG 4Matic можно узнать по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам и спойлеру на крыше.

В салоне перемены менее заметны. Сохранены и вентиляционные дефлекторы в виде турбин, и крупные циферблаты приборов. У A-Class теперь светодиодная

подсветка с изменяемыми яркостью и цветом. К центральной консоли крепится новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Базовая комплектация включает системы автоматического замедления и определения усталости водителя.

Новым начальным двигателем теперь является 1,6-литровая бензиновая "четверка" мощностью 102 л. с. Также предложены ее варианты на 122 и 156 л. с. А 2,0-литровый турбомотор отныне развивает 218 л. с. в обычном варианте и целых 381 л. с. – в A45 AMG 4Matic. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Базовый 1,5-литровый 109-сильный турбодизель стал экономич-

нее – 3,5 л/100 км в смешанном цикле. Ну а 2,1-литровый дизельный двигатель отныне предложен в вариантах на 136 и 177 л. с.

Как и прежде, A-Class доступен с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Можно выбрать и полноприводные версии, а еще в списке опций есть адаптивные амортизаторы и технология изменения настроек шасси.

Освеженный Mercedes-Benz A-Class поступит в продажу с сентября. В Европе хэтчбек будет стоить от 25 тыс. евро, а вот A45 AMG 4Matic обойдется вдвое дороже – 50 тыс. евро.









Renault

Н



Большие седаны сейчас не столь популярны, как лет 10–15 назад. Тем не менее, автопроизводители продолжают выпускать подобные модели, пусть и в меньших количествах. Так, в Renault подготовили новый Talisman, который сменит сразу две модели – Laguna и Latitude.

Тест-драйв:

ПРЕМЬЕРА

Vauxhall Talisman:

наследник Laguna и Latitude





При длине в 4850 мм Renault Talisman заметно больше Laguna и лишь немного короче Latitude. Колесная база составляет 2810 мм, ширина – 1870 мм, а высота – 1460 мм. Дизайн получился стремительным и запоминающимся. Передняя часть седана выполнена в духе нового Renault Espace и вседорожника Kadjar, с которыми у новичка общая платформа. Решетка радиатора напоминает улыбку, а продолговатые фары дополнены изогнутыми лампами дневного света. В самой дорогой версии Initiale Paris оптика полностью светодиодная. У Talisman элегантная аркообразная линия крыши и заостренная задняя часть с тоненькими фонарями.

В салоне показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на

лобовое стекло. На наклоненной центральной панели установлен большой 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R Link 2. Передние сиденья могут быть оснащены не только электроприводом и подогревом, но и функцией массажа. Седан просторнее обоих предшественников, а объем его багажника – 608 л. Список опций включает камеру заднего вида, систему бесключевого доступа, аудиосистему Bose с 13 динамиками, электропривод крышки багажника с сенсорным открытием. Также предложены адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического торможения, системы слежения за "слепыми" зонами, наблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Для Talisman предложены на выбор 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 150 и 200 л. с., а также 2,0-литровые турбодизели, развивающие 130 и 160 л. с. Автомобиль оснащают 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями. За доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы, поворачиваемые задние колеса и технологию изменения настроек шасси.

Renault Talisman представят на автосалоне во Франкфурте. Продажи седана начнутся в конце года по цене примерно от 30 тыс. евро.







Hyundai ix25: M



Младший брат Tucson

Спрос на компактные вседорожники в мире растет, а потому с каждым годом появляются все новые модели. Так, в Hyundai решили выпустить младшего брата Tucson (он же ix35): в одних странах новинка будет называться ix25, в других – Creta.











Ferrari 488 Spider:

прибавка в мощности



Весной на автосалоне в Женеве состоялась презентация нового Ferrari 488 GTB. Купе являет собой серьезно модернизированный вариант модели 458 Italia. Теперь же обновлению поддали и родственный кабриолет: в результате появился новый Ferrari 488 Spider.



Как и купе, Ferrari 488 Spider получил около 85% новых деталей и узлов, хотя элегантный силуэт и изящные фары все же остаются узнаваемыми. У кабриолета изменен "нос" и увеличены воздухозаборники в бампере и боковинах. Также автомобиль получил карбоновый обвес и новые спойлеры. Это позволило увеличить прижимную силу на половину (до 325 кг при 250 км/ч). Сзади заметны круглые светодиодные фонари, напоминающие сопла реактивного двигателя. Расширенные крылья указывают на увеличенную колею. Кроме того, выхлопных труб теперь две, а не три. Как и прежде, жесткая металлическая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с.

В салоне заметны новые вентиляционные дефлекторы, а в отделке сочетаются кожа, карбон и полированный алюминий. Циферблат тахометра теперь белый, а по бокам от него – два дисплея, на которые выведены остальные показания. На рулевое колесо традиционно вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов, стеклоочистителями и режимами шасси. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Покупатель может выбрать стандартные сиденья либо ковшеобразные спортивные кресла.

Под новой крышкой капота спрятан 3,9-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. Его мощность – 670 л. с. при

8000 об/мин, а максимальные 760 Н•м крутящего момента доступны при 3000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а до 200 км/ч – 8,7 с. Максимальная скорость превышает 330 км/ч. При этом 488 Spider еще и экономичнее предшественника – 11,4 л/100 км в смешанном цикле.

Разработчики сделали рулевое управление острее, а также модернизировали адаптивные амортизаторы и систему контроля заноса Side Slip angle Control system 2. К тому же, установлены новые карбоново-керамические тормозные диски.

Ferrari 488 Spider представят на автосалоне во Франкфурте. Стоимость кабриолета составит около 220 тыс. евро.









Toyota Fortuner:

смена поколений



Toyota Fortuner появился в 2005 году как вседорожник, построенный на базе пикапа Hilux. Его выпускали в восьми странах, и он заработал репутацию надежного и доступного покорителя бездорожья. Поскольку недавно представили новый Toyota Hilux, то теперь пришло время и для второго поколения Fortuner.

Вседорожник сохраняет рамную конструкцию и немного подрос. Его длина прибавила 90 мм (до 4795 мм) при неизменной колесной базе в 2750 мм. Fortuner шире (1855 мм) и ниже (1835 мм) предшественника. Его дизайн стал более выразительный и даже обрел черты, свойственные Lexus. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Появились и светодиодные ходовые огни. Стандартные колесные диски – 17-дюймовые. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен маленький спойлер. Угол наклона зад-

них стоек увеличен. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

В салоне Toyota Fortuner улучшены материалы отделки и стало больше вставок, имитирующих полированный алюминий. Циферблаты приборов обрели оптоволоконную подсветку, а экран бортового компьютера теперь цветной. На центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Как и ранее, предложены версии на пять и семь мест.

Базовое оснащение вседорожника расширено и теперь включает кондиционер, камеру заднего вида, охлаждаемый перчаточный ящик, 7 подушек безопасности и систему стабилизации. В самой дорогой версии добавлены кожаный салон, климат-контроль, система бесключевого доступа, электропривод пятой двери и круиз-контроль.

Fortuner получил новый 2,8-литровый турбодизель. Его мощность – 177 л. с., а

максимальный крутящий момент – 450 Н•м. Автомобиль расходует в среднем 8,0 л/100 км и способен буксировать трехтонный прицеп. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии. Полный привод дополнен пониженной передачей, а также задним и межосевым блокируемыми дифференциалами. К тому же, у вседорожника есть система помощи на крутом спуске, а его дорожный просвет – 225 мм. Комфорт езды призвана увеличить новая многорычажная задняя подвеска.

Toyota Fortuner второго поколения начнут продавать с октября, а базовая версия будет стоить около 30 тыс. долларов.











Audi S8 Plus:

прибавка в мощности



С начала 90-х в спортивном подразделении Audi Quattro создают заряженные версии серийных моделей с обозначением S. С 1996 года такой вариант появился и у флагманского Audi A8, а назвали его S8. Конечно, подобная модификация есть и у нынешнего A8 и ее двигатель развивает приличные 520 л. с. Но разработчикам, видимо, этого показалось мало, и они представили Audi S8 Plus.



Приставка Plus указывает на прибавку в мощности. После доработки 4,0-литровый турбированный V8 развивает 605 л. с. Максимальный крутящий момент вырос до 700 Н·м, а временно в режиме Overboost доступны и 750 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Но за оплату этот порог могут поднять до 305 км/ч.

Конечно, S8 Plus сохраняет фирменный полный привод Quattro, дополненный спортивным дифференциалом повышенного трения. Также предусмотрены адаптивная пневмоподвеска и карбоново-керамические тормоза.

Отличить седан можно по переднему и заднему спойлерам из карбона, а также 21-дюймовым легкосплавным дискам. Кроме того, оснащение включает светодиодные фары с активной матрицей и тонированные фонари.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара с ярко-красными швами. Такого же цвета и подсветка салона. Установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. А комплектацию расширили четырехзонный климат-контроль, аудиосистема Bose с DVD-чейнджером, система автоматического экстренного торможения и электропривод открытия дверей.

Audi S8 Plus представят на Франкфуртском автосалоне. Стоимость седана в Европе составит 145 тыс. евро.









Mitsubishi Pajero Sport:

третье поколение

Линейка вседорожников Mitsubishi достаточно широкая. С 1996 года в ней присутствует модель Pajero Sport, созданная на базе пикапа L200. Поскольку недавно представили новый L200, то теперь пришло время и для очередного, уже третьего по счету, поколения Mitsubishi Pajero Sport.





При длине в 4785 мм вседорожник на 90 мм больше предшественника, а вот колесная база осталась прежней – 2800 мм. В соответствии с новым фирменным стилем Pajero Sport получил выразительную хромированную решетку радиатора и раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Крылья теперь более выпуклые, а боковины профилированы. Сзади бросаются в глаза оригинальные тоненькие фонари.

Внутри улучшены материалы отделки. Черный пластик разбавляют серебристые вставки, появились и черные лакированные детали. Передняя панель выполнена V-образной. На центральной консоли

установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Стояночный тормоз теперь электромеханический. Как и прежде, вседорожник является семиместным. Базовая комплектация включает 7 подушек безопасности, а более дорогие версии получили кожаный салон, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, круиз-контроль. Список опций дополнили камеры кругового обзора, DVD-проигрыватель с 9-дюймовым монитором для задних пассажиров, системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами.

Pajero Sport получил новый 2,4-литровый турбодизель, развивающий 181 л. с. и предлагающий 430 Н•м крутящего мо-

мента. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Вседорожник примерно на 17% экономичнее предшественника. Позже появится и бензиновая версия. Систему полного привода Super Select 4WD-II доработали, а также дополнили вседорожным режимом (с программами для езды по грязи, снегу, песку и камням) и технологией помощи на крутом спуске. За доплату предложен блокируемый задний дифференциал. Вседорожник может преодолевать броды глубиной 70 см.

Mitsubishi Pajero Sport поступит в продажу с осени, а предложат его в 90 странах мира. Стоимость базового вседорожника составит около 30 тыс. долларов.









Honda Accord:

Honda Accord известен с 1976 года, а сейчас в производстве находится его девятое поколение. Представили его в 2012 году, и впервые за долгие годы модель стала единой для Европы и Америки. Теперь пришло время для ее обновления.

обновление





Внешние изменения не слишком радикальны, но сразу заметны. У Accord новая решетка радиатора, украшенная хромированной накладкой. Освеженные фары прикрыты серебристыми "бровями", а в более дорогих версиях оптика стала полностью светодиодной. Также у седана заменен капот, теперь он изготовлен из алюминиевых сплавов. Сзади заметны новые фонари, соединенные серебристой накладкой. Кроме того, впервые за доплату доступны 19-дюймовые легкосплавные диски. Они предусмотрены в версии

Sport, так же как аэродинамический обвес и задний спойлер.

В салоне главные доработки затронули центральную панель – теперь на ней сразу два новых дисплея. Верхний 7,7-дюймовый экран отведен для показаний термометра, камеры заднего вида, а нижний 7-дюймовый монитор отображает данные новой мультимедийной системы. Спинки кресел второго ряда теперь складываются раздельно. Базовое оснащение расширили парктроник и подогрев задних сидений.

Двигатели остались прежними, но 2,4-литровая бензиновая "четверка" мощностью 185 л. с. теперь работает в паре с бесступенчатым вариатором. Вариант с 3,5-литровым 280-сильным V6 по-прежнему доступен с 6-ступенчатым "автоматом".

Обновленный Honda Accord представили в США, где он поступает в продажу с осени. Позже вслед за седаном модернизируют и купе. Стоимость модели осталась на прежнем уровне: от 22 тыс. долларов в США.









Audi R8:

разматичное спорт



У Audi долгая и насыщенная спортивная история, берущая свое начало еще с легендарных болидов Auto Union 30-х годов. Заводская команда побеждала и в чемпионате мира по ралли, и многократно выигрывала 24-часовую гонку в Ле-Мане. Но первое серийное спорткупе Audi R8 появилось только в 2007 году, и было создано при помощи Lamborghini (партнеров по концерну Volkswagen). Автомобиль хорошо зарекомендовал себя не только благодаря динамическим характеристикам, но и благодаря практичности. Теперь пришло время для второго поколения R8.

купе





Впрочем, с виду новый Audi R8 не сразу удастся отличить от предшественника. Он сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. Дизайн эволюционный, как это принято в Audi. Разве что на смену плавным линиям пришли грани. Сохранена фирменная широкая решетка радиатора, окруженная по бокам стильными "жабрами" воздухозаборников. Знакомо смотрятся продолговатые фары с полностью светодиодной оптикой (а за доплату доступны лазерные лампы дальнего света с эффективной дальностью в 600 м). Сохранены и характерные воздухозаборники в боковинах с карбоновыми крышками, правда, теперь они разделены. Стандартными являются 19-дюймовые колесные диски, а 20-дюймовые предложены за доплату. Ширину "кормы" подчеркивают трапециевидные фонари и четырехугольные наконечники выхлопных труб. Предусмотрено и антикрыло: выдвижное в стандартной версии и фиксированное в R8 Plus.

Пусть внешний вид и остался знакомым, платформа у R8 полностью новая. Если предшественник был близким родственником Lamborghini Gallardo, то нынешнее купе использует узлы и агрегаты Lamborghini Huracan. Автомобиль стал немного короче (4426 мм) при неизменной колесной базе в 2650 мм. Вместе с тем купе ощутимо шире (1940 мм) и немного ниже (1240 мм). В основе R8 лежит монокок из алюминиевых и магниевых сплавов, а также углеволокна. Карбона в конструкции стало больше, поэтому масса снижена на 50 кг (до 1630 кг), а жесткость кузова возросла на 40%.

Большие перемены заметны в салоне Audi R8. В отделке присутствуют кожа, алькантара, карбон и полированный алюминий. Основные переключатели сгруппированы вокруг водителя, к нему повернута и центральная панель. Обод компактного рулевого колеса плоский снизу, а в районе хвата рук оно обшито перфорированной кожей. На него вынесены не только кнопки управления аудио-

системой и круиз-контролем, но и, например, клавиша запуска двигателя. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей. Он же заменяет собой и экран мультимедийной системы. Водитель может изменять его конфигурацию с помощью круглого джойстика, так что наряду со спидометром и тахометром перед глазами могут быть данные о боковом ускорении, времени разгона до 100 км/ч, мощности двигателя, а также карта навигационной системы. По бокам от монитора – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля осталось немного, а потому разобраться с ними нетрудно. Однако пассажиру весьма неудобно дотянуться до них, чтобы, например, переключить радиостанцию.

Стандартные сиденья с интегрированными подголовниками хорошо удерживают спину и очень даже комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. В R8 Plus установле-

ны ковшеобразные спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Они более упругие и регулируются вручную. Посадка за рулем, конечно же, очень низкая, но обзорность, на удивление, хорошая, как для среднеторговой модели. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то подлокотник с боксом внутри немного увеличен. За спинками сидений предусмотрена небольшая ниша для поклажи – неплохое дополнение к скромному 112-литровому багажнику.

Комплектация Audi R8 включает климат-контроль, электропакет, парктроник, магнитолу, связь Bluetooth, беспроводной Интернет, круиз-контроль, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации. Среди опций – камера заднего вида, 500-ваттная аудиосистема, а также различные эксклюзивные варианты отделки салона.

Отныне R8 будет доступен только с 5,2-литровым V10, от варианта с V8 отказались. Разглядеть двигатель можно через прозрачную крышку капота, а ночью он еще и может подсвечиваться. Мотор развивает 540 л. с. в стандартной версии и 610 л. с. – в R8 Plus. Этот V10 очень от-

зывчивый и быстро раскручивается до максимальных 8700 об/мин. Естественно, он лучше проявляет себя на высоких оборотах. У более мощной версии пиковые 560 Н•м крутящего момента достигаются при 6500 об/мин. После 4000 об/мин звук двигателя становится очень громким и сочным, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. При резком старте помогает технология Launch control, поэтому автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с, а до 200 км/ч – за 9,9 с. Его предел – 330 км/ч. Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро и более плавно, чем ранее. Интересно, что благодаря технологии отключения цилиндров и системе глушения при остановках V10 стал еще и экономичнее – 12,3 л/100 км в смешанном цикле.

Новая система полного привода может передавать до 100% тяги на любую из осей. Она обеспечивает отличное сцепление с дорогой и даже с отключенной системой стабилизации Audi R8 очень трудно сорвать в занос. Недостаточная поворачиваемость присутствует, но она менее

выражена, чем у предшественника, благодаря электронному заднему дифференциалу. Купе стало маневреннее, а его рулевое управление с адаптивным электроусилителем гораздо острее. А вот обратной связи у руля стало существенно меньше. Адаптивные амортизаторы в комфортном режиме позволяют добиться, на удивление, плавной езды, что нетипично для автомобилей такого класса. Но они становятся очень жесткими, если перевести переключатель в положение Sport. Впрочем, в последнем случае и крены кузова заметно меньше. Конечно же, предусмотрена и технология настройки шасси и двигателя Audi drive select, а потому в режиме Sport руль тяжелее, педаль акселератора отзывчивее, а переключения передач происходят при более высоких оборотах. R8 Plus оснащен карбоново-керамическими тормозами, обеспечивающими отличное замедление.

Audi R8 уже начали выпускать и традиционно большую часть сборочных работ осуществляют вручную. Цены в Европе стартуют с отметки в 165 тыс. евро, а R8 Plus оценили в 187 400 евро.













Технические характеристики Audi R8		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2	
Снаряженная масса, кг	1670	1630
Длина/ширина/высота, мм	4426/1940/1240	
Колесная база, мм	2650	
Колея передняя/задняя, мм	1638/1599	
Клиренс (дорожный просвет), мм	100	
Объем багажника мин/макс, л	112	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	5204	
Тип	бензиновый	
Расположение	в базе, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V10	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	40/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	540 при 8250	610 при 8250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	540 при 6500	560 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/83	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/35 R19 спереди, 295/35 R19 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5	3,2
Максимальная скорость, км/ч	320	330
Расход топлива, л/100 км:		
– городской цикл	16,7	17,5
– загородный цикл	8,4	9,3
– смешанный цикл	11,4	12,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	165 000 – 187 400	
Первое техобслуживание, км	15 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	



Cadillac CTS-V:

Традиционно автомобили марки Cadillac ставят на первое место роскошь и комфорт. Впрочем, они всегда были очень мощными и уже в 70-х годах щеголяли 400-сильными V8. Впрочем, первый по-настоящему спортивный седан CTS-V появился в 2004 году. Рецепт его создания оказался прост: модель Е-класса оснастили мощной "восьмеркой" от Corvette Z06. С тех пор эта проверенная формула не меняется уже более десяти лет. Верен ей и новый Cadillac CTS-V третьего поколения.

**проверенная
формула**

Седан выглядит довольно строго и привлекает внимание фирменным граненым дизайном. У него длинный капот и слегка приподнятая задняя часть. Тоненькие фары со светодиодными ходовыми огнями растянуты на крылья. Отличить CTS-V от стандартной модели несложно, хотя и изменения не слишком радикальны. В частности, заметна новая широкая решетка радиатора, а воздухозаборник в бампере увеличен. Дополнительные вентиляционные отверстия появились в боковинах. "Жабрами" украшен и выпуклый капот, который, кстати, изготовлен из карбона. При желании можно заказать аэродинамический пакет, включающий обвес и задний спойлер из углеволокна. Стандартными являются 19-дюймовые колесные диски с широкими покрышками размером 265/35 ZR19 спереди и 295/30 ZR19 сзади. Узкие фонари напоминают знаменитые "кили" Cadillac 50-х годов. А из заднего бампера выглядывают четыре хромированных выхлопных трубы.

Конечно, седан немаленький – 5020 мм в длину при колесной базе в 2911 мм. Но при этом весит он не так уж и много – 1860 кг. Это на 80 кг меньше, чем предшественник и неплохо, учитывая тот факт, что для повышения жесткости кузова на 25% установили сразу несколько распорок и других силовых элементов.

Во внутренней отделке преобладают кожа и полированный алюминий, а рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты замшей. Можно здесь встретить и черные лакированные вставки, и даже карбоновые детали. На порогах и педалях установлены металлические накладки. Передняя панель выполнена V-образной. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей, причем его графика несколько иная, чем в стандартном CTS. При желании водитель может изменять его конфигурацию. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном мульти-

медийной системы CUE. Он выполнен сдвижным и прячет потайное отделение для мелкой поклажи. Для удобства навигации в меню предусмотрено голосовое управление. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные, поэтому срабатывают от легкого касания. Такая же клавиша открывает и перчаточный ящик.

Сиденья первого ряда мягкие и очень удобные, но при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Электропривод и обогрев есть и у рулевого колеса. В качестве опции предложены спортивные кресла Recaro с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий тран-



смиссионный тоннель. На нем установлен широкий подлокотник, внутри которого – бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильного телефона.

Cadillac CTS-V не только быстрый, но и практичный. Сзади вполне хватит места для пассажиров ростом 195 см. Но здесь комфортнее двоим, так как средний пассажир несколько стеснен из-за центрального тоннеля. Объем багажника составляет 447 л.

Седан очень богато оснащен: уже в "базе" есть система доступа без ключа, адаптивные фары, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, мощная аудиосистема Bose с 13 динамиками, связь Bluetooth, спутниковая навигация, камеры кругового обзора, беспроводной интернет, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации StabiliTrek и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. Среди опций – трехзонный климат-контроль, подогрев задних сидений и специальный видеорегистратор, фиксирующий при записи мощность двигателя, время разгона до 100 км/ч или прохождения круга по гоночному треку.

Огромный 6,2-литровый V8 от новейшего Corvette Z06 превращает CTS-V в один

из самых мощных и быстрых серийных седанов в мире. Этот компрессорный двигатель развивает 640 л. с. при 6400 об/мин. Пожалуй, не менее внушительен и показатель крутящего момента – 855 Н·м при 3600 об/мин. То есть тяга в избытке всегда. "Восьмерка" очень отзывчивая и быстро набирает обороты. Ее сочный звук становится особенно громким после 3000 об/мин, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Аккомпанирует ему своим завыванием механический нагнетатель. Чтобы совладать со всей этой мощностью на старте, предусмотрена технология Launch control. Она борется с пробуксовкой, что дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с и преодолевать 400 м с места за 11,6 с. Максимальная скорость Cadillac CTS-V превышает 320 км/ч. Вместе с тем, мотор стал еще и экономичнее: технология отключения цилиндров снизила расход топлива до 16,8 л/100 км в городском цикле и 11,8 л/100 км – в загородном.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия демонстрирует, на удивление, быстрые переключения передач и при этом сохраняет неплохую плавность работы. А при желании можно воспользоваться подрулевыми лепестками.

CTS-V – не только король прямых дистанций, у него отлично настроенное шасси. Электронный дифференциал по-

вышенного трения держит в узде огромную мощь, а широкие шины обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Хотя отключив StabiliTrek, сорвать заднюю ось в занос нетрудно. Рулевое управление точное и острое. Седан демонстрирует легкую недостаточную поворачиваемость, а боковое ускорение в виражах превышает 1,0 g – это показатель на уровне скоростных спорткупе. Тормозные диски Brembo диаметром 390 мм спереди и 365 мм сзади обеспечивают отличное замедление: тормозной путь со 100 км/ч – всего 30,2 м.

Автомобиль получил более жесткие пружины подвески и улучшенные адаптивные амортизаторы. В режиме Sport крены кузова очень небольшие, хотя езда при этом не такая уж и жесткая. Кроме того, в этом случае руль становится острее, педаль акселератора чувствительнее, а переключения передач происходят при более высоких оборотах. В режиме Tour новый Cadillac дает понять, что не забыл о комфорте. Дорожные неровности легко поглощаются, а в салоне на больших скоростях тихо.

Cadillac CTS-V – мощный и очень быстрый, но при этом и комфортабельный. Интересно, что по меркам своего класса седан еще и не слишком дорогой – 85 тыс. долларов в США.











Технические характеристики Cadillac CTS-V	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1860
Длина/ширина/высота, мм	5020/1834/1453
Колесная база, мм	2911
Колея передняя/задняя, мм	1577/1554
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	447
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6162
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	640 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	855 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, BA, EBD, StabiliTrak, Traction Control
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	265/35 ZR19 спереди, 295/30 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	16,8
– загородный цикл	11,8
– смешанный цикл	14,5
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	84 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Honda Civic Type R:

возвращается!





С 80-х годов марка Honda демонстрировала неплохие успехи в автоспорте. На ее счету – шесть чемпионских титулов в "Формуле-1" с McLaren и Williams, победы в IndyCar и различных кузовных сериях. Прославить эти успехи были призваны серийные купе Honda NSX и заряженный хэтчбек Civic Type R. Эти модели были весьма популярными, но в начале XXI века постепенно были сняты с производства. Но теперь в Honda решили возродить свою спортивную линейку. Вот почему представлен новый NSX, а теперь после нескольких лет отсутствия на конвейер возвращается и Civic Type R.

В основе Honda Civic Type R лежит версия с кузовом "пятидверный хэтчбек", ведь трехдверные модификации уже не производят. Впрочем, спрятанные в стойках ручки задних дверей создают впечатление, что автомобиль трехдверный. Даже стандартный Civic отличается весьма авангардным клиновидным дизайном с заостренным "носом" и большим углом наклона передних стоек крыши. Продолговатые фары напоминают лезвия японских мечей, а оптика в них – светодиодная.

Type R же смотрится гораздо более грозно, как и подобает настоящему самураю. Большинство внешних изменений, по заявлениям разработчиков, носят функциональный характер. Увеличенные вентиляционные отверстия в бампере и дополнительные "жабры" в боковинах призваны поставлять больше воздуха двигателю. Расширенные крылья указывают на увеличенную колею. Они, кстати, выполнены из алюминиевых сплавов, что позволило снизить вес хэтчбека до 1378 кг. Это при том, что установлены дополнительные силовые элементы, увеличившие жесткость кузова на 18%. Специально для Civic Type R разработаны 19-дюймовые легкосплавные диски, а "обули" их в низкопрофильные покрышки размером 235/35 R19. Также следует отметить черный аэродинамический обвес и огромное антикрыло, увеличивающее прижимную силу. А из заднего бампера выгладывают сразу четыре выхлопных трубы.

Салон декорирован алькантарой с ярко-красными вставками. Новое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод выполнен плоским снизу.

Следует отметить оригинальный алюминиевый рычаг трансмиссии и металлические накладные на педалях. Двухуровневая приборная панель делает салон похожим на кабину фантастического звездолета. На верхнем "этаже" установлены цифровой спидометр и дисплей бортового компьютера с дополнительными функциями вроде информации о боковом ускорении, давлении наддува, времени разгона до 100 км/ч или температуре масла. Ниже в трех отдельных колодцах находятся тахометр, указатель остатка топлива и датчик температуры двигателя. Появился и индикатор переключения передач.

Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Honda Connect. Переключателей здесь немного и к ним легко привыкнуть.

Спортивные передние сиденья Honda Civic Type R с интегрированными подголовниками обладают отличной боковой поддержкой и при этом, на удивление, комфортабельные. У них широкий диапазон регулировок, а у рулевой колон-



ки изменяются высота и вылет. Кресла установлены на 20 мм ниже, чем в обычном Civic. В центральном подлокотнике предусмотрен вместительный бокс, куда поместятся литровые бутылки.

Хэтчбек остается весьма практичным автомобилем. Его второй ряд сидений рассчитан на двоих пассажиров, а места для ног и над головой здесь немало, по меркам С-класса. Да и багажник приличный: 407 л в обычном состоянии и 1308 л – со сложенными задними сиденьями.

Civic Type R довольно богат оснащен: в базовой версии предусмотрены система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, 180-ваттная аудиосистема, камера заднего вида, связь Bluetooth, беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации VSA. Вариант GT подразумевает наличие датчиков освещения и дождя, двухзонного климат-контроля, спутниковой навигации, более мощной аудиосистемы. Кроме того, в этом случае установлены технологии автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Под капотом произошла небольшая революция: впервые Type R получил турбонаддув. Благодаря ему 2,0-литровая бензиновая "четверка" развивает 310 л. с. при 6500 об/мин, а при 2500 об/мин достигаются внушительные 400 Н·м крутящего момента. Это нетипичный турбомотор: конечно, он более тяговит на "низах", но благодаря фирменной системе изменения фаз газораспределения VTEC неплохо чувствует себя и на высоких оборотах. Двигатель легко и быстро раскручивается до 7000 об/мин, что типично для Honda. Правда, стоит отметить, что и турбопауза у него очень даже ощутима. Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует неплохую точность, а ход ее рычага очень короткий – всего 4 см. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч всего за 5,7 с, а его максимальная скорость составляет 270 км/ч. Звук мотора очень громкий даже на малых оборотах. Вместе с тем, автомобиль экономичнее предшественника – 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном.

Удивительно, что столь мощный автомобиль остается переднеприводным. Казалось бы, огромная тяга на переднюю ось поставила бы крест на управляемости. Но в Honda сотворили чудо: их творение

показало рекорд легендарного автодрома Нюрбургринг для переднеприводных моделей. Как это удалось? Помогли современные технологии. Так, паразитное силовое подруливание поборили с помощью поворотных кулаков передней подвески, а потому при резком старте Civic Type R не рыскает. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется благодаря дифференциалу повышенного трения и системе изменения вектора тяги. Траекторию в вираже можно подправить педалью акселератора. Хэтчбек демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Его рулевое управление с электроусилителем точное, хотя и слишком легкое. Подвеска, конечно, очень упругая, а у покрышек низкий профиль, поэтому неудивительно, что выбоины на дороге ощутимы. Зато крены кузова в поворотах небольшие. А если перевести адаптивные амортизаторы в режим +R, то они становятся еще на 30% жестче. К тому же, в этом случае руль острее, педаль "газа" чувствительнее, а VSA вмешивается позже. Отличное замедление обеспечивают огромные тормозные диски Brembo диаметром 350 мм.

Honda Civic Type R поступит в продажу с осени. Стоимость "горячего" хэтчбека в Европе – от 34 тыс. евро.









Технические характеристики Honda Civic Type R	
Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Снаряженная масса, кг	1378
Длина/ширина/высота, мм	4390/1878/1466
Колесная база, мм	2595
Колея передняя/задняя, мм	1605/1528
Клиренс (дорожный просвет), мм	118
Объем багажника, л	407/1308
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая,
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	9,4
– загородный цикл	6,1
– смешанный цикл	7,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	34 000 – 36 500
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Hyundai Tucson

новое – хорошо забытое ста



n:
рое



Hyundai пришли в сегмент компактных вседорожников в 2004 году с моделью Tucson. Она неплохо себя зарекомендовала, но следующее ее поколение решили переименовать в ix35 – в соответствии с новой фирменной номенклатурой. Впрочем, на некоторых рынках (США, например) автомобиль сохранил прежнее название. И вот теперь третье поколение вседорожника вернулось к истокам и снова известно всему миру как Hyundai Tucson.

Tucson построен на полностью новой платформе и стал крупнее предшественника. Его длина прибавила 65 мм (до 4475 мм), а колесная база – 30 мм (до 2670 мм). Ширина также увеличена на 30 мм (до 1850 мм), а вот высота уменьшена до 1645 мм. Жесткость кузова возросла сразу на 48%, а вот коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,33.

Дизайн вседорожника стал более мускулистым и Tucson теперь немного напоминает старшего брата Hyundai Santa Fe. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а продолговатые фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. В более дорогих версиях оптика может быть полностью светодиодной. Капот и боковины стали более профилированы, а колесные арки расширены. Автомобиль

сохраняет высокую оконную линию и защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах кузова. Флагманский вариант Premium SE можно отличить по 19-дюймовым легкосплавным дискам. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а каплевидные фонари высоко посажены.

Материалы внутренней отделки у Hyundai Tucson намного лучше, чем у предшественника. Передняя панель выполнена V-образной и теперь даже может быть декорирована кожей. Диаметр рулевого колеса немного уменьшен. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри тахометра помещен указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней – сенсорный дисплей мультимедийной системы. В зависимости от уровня комплектации его диагональ составляет 5 или 8 дюймов. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, чем ранее. Сами кнопки крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон ре-

гулировок у водительского кресла. Передние сиденья стали мягче и комфортабельнее, а также неплохо удерживают спину. В самой дорогой версии Premium SE они оснащены подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот назад обзор ограничен из-за толстых стоек крыши. Между креслами установлен подлокотник с боксом внутри.

Сзади увеличено пространство для ног. Над головой также места хватает для пассажиров ростом 180 см. У спинки дивана регулируется угол наклона. Салон достаточно широкий, но двоим на втором ряду все же комфортнее, чем троим. Серьезно увеличен объем багажника: теперь он составляет 513 л в обычном состоянии и 1503 л – со сложенными задними креслами. Погрузочный проем стал больше, а пятую дверь теперь можно дополнить электроприводом с сенсорным открытием (она реагирует на наличие ключа в кармане).

Начальная комплектация Hyundai Tucson включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, магнитолу, связь Bluetooth, датчик освещения. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности.





В наиболее дорогом варианте Premium SE добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, парковочный автопилот, люк в крыше, навигационная система, подогрев задних сидений, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Среди опций есть 405-ваттная аудиосистема, адаптивный круиз-контроль и технология автоматического замедления.

Линейка двигателей претерпела изменения. Базовой теперь является 1,6-литровая 133-сильная бензиновая "четверка". Ее вариант с турбонаддувом развивает 175 л. с. и выглядит предпочтительнее. У нее бодрый нрав, а еще неплохие способности в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 265 Н•м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Однако нужно учитывать, что после 2500 об/мин мотор становится довольно шумным. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает быстрые смены передач, что способствует неплохой динамике (хотя иногда ощутимы толчки). Разгон до

100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость составляет 202 км/ч. При этом в городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 6,5 л/100 км. Осталась в линейке и знакомая по ix35 2,0-литровая атмосферная "четверка", а ее мощность выросла до 164 л. с.

Турбодизель объемом 1,7 л развивает 115 л. с., а 2,0-литровый предлагают в вариантах мощностью 136 и 184 л. с. В последнем случае пиковый крутящий момент достигает 400 Н•м при 1750 об/мин, то есть тяги на "низах" более чем достаточно. Двигатель работает немного тише, чем ранее. Этот мотор работает в паре с 6-ступенчатым "автоматом". Такой Tucson разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и развивает 201 км/ч. Он и экономичнее бензиновой модификации – расходует 8,0 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на шоссе.

Полный привод для Tucson предложен за доплату. Большую часть времени тяга передается на передние колеса, но при необходимости подключается задняя ось. Впрочем, в режиме Lock можно принудительно включить полный привод на

скорости до 40 км/ч. Его дополнили системой изменения вектора тяги, которая помогает побороть недостаточную поворачиваемость. А для бездорожья есть технология помощи на крутом спуске.

Впрочем, автомобиль увереннее чувствует себя на асфальте. Его подвеска стала немного мягче, что помогает легко справиться с большинством неровностей на дороге, причем даже с 19-дюймовыми колесами. При этом крены кузова в поворотах весьма умеренные. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но информативным его назвать нельзя. К тому же, на автострате система соблюдения полосы движения постоянно норовит подправить траекторию Tucson. Также улучшена шумоизоляция салона, а потому на больших скоростях внутри ощутимо тише, чем в ix35. В качестве опции предложена технология изменения настроек шасси.

Hyundai Tucson уже поступил в продажу в Европе. Базовая версия вседорожника стоит 22 400 евро.











Технические характеристики Hyundai Tucson		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1534	1662
Длина/ширина/высота, мм	4475/1850/1645	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника мин./макс., л	513/1503	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1591	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров, шт.	4 в ряд	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л.с. при об/мин	175 при 5600	184 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	265 при 1500-4500	400 при 1800
Топливо/емкость бака л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	
Количество подушек безопасности	6	
Размер шин	225/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	9,5
Максимальная скорость, км/ч	202	201
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,2	8,0
– загородный цикл	6,5	5,6
– смешанный цикл	7,5	6,5
Цена автомобиля (в Европе), евро	22 400 – 25 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Lotus Evora 4

легче, мощнее, быстрее



Lotus – британская марка со славным прошлым (см "Тест-Драйв" за сентябрь 2008 г.). Но сейчас компания переживает не самые лучшие времена. Нехватка финансов заставила отложить на неопределенное время дебют нового флагмана Esprit, а также еще нескольких свежих моделей. Поэтому уровень производства снизился с 3000 до 1200 машин в год. На вершине линейки по-прежнему Lotus Evora, но чтобы улучшить ситуацию он прошел серьезное обновление. Так появился Evora 400.

00:
рее

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



В дизайне Lotus Evora 400 по-прежнему преобладают утонченные, грациозные линии. У него элегантный силуэт с наплывами на крыше и изогнутой оконной линией. Вместе с тем, передняя часть выглядит более грозно, чем ранее. Это заслуга трех огромных воздухозаборников в бампере, призванных улучшить охлаждение двигателя. У купе сохранены заостренный акулий "нос" и каплевидные фары, а еще добавлены светодиодные ходовые огни. Боковины украшают оригинальные накладки на порогах, а заднюю часть подчеркивают широкие "плечи" крыльев. В них интегрированы круглые фонари. Новое трехсекционное антикрыло позволяет увеличить прижимную силу до 32 кг при 240 км/ч. Воплощением мощи является широкое овальное сопло выхлопной трубы.

Хотя Evora 400 – самый большой в линейке Lotus, по размерам он сравним с хэтчбеком С-класса. Его длина достигает 4394 мм, а колесная база – 2575 мм. Но при этом купе широкое (1848 мм) и очень низкое (1223 мм), поэтому кажется распластанным над дорогой. Массу авто-

мобиля удалось снизить на 42 кг – до 1395 кг. Стандартное оснащение теперь включает 19-дюймовые передние и 20-дюймовые задние легкосплавные диски.

Пороги кузова сделали ниже и уже, что облегчает посадку и высадку в невысокое купе. Салон Lotus Evora 400 радикально преобразился. Во-первых, улучшены материалы отделки. Кожа сочетается с полированным алюминием и черными лакированными вставками. Во-вторых, трехспицевое рулевое колесо – полностью новое и изготовлено из магниевого сплава. Оно обшито перфорированной кожей, а его обод плоский снизу. В-третьих, автомобиль получил полностью новую переднюю панель. Циферблаты приборов теперь помещены в отдельные колодцы, а их шрифт крупнее, поэтому показания лучше считываются. Аналоговые спидометр и тахометр сочетаются с двумя дисплеями, на которые выведены данные бортового компьютера, часов, термометра и указателя остатка топлива в баке.

Центральная панель повернута к водителю, а клавиши на ней теперь

расположены удобнее. Появился и новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы.

Новые передние кресла от Sparco глубокие и обладают отличной боковой поддержкой. Посадка в Evora 400 очень низкая, но обзорность вперед и по сторонам не пострадала. Наоборот, она даже улучшена, ведь передние стойки крыши стали тоньше. Рулевая колонка имеет широкий диапазон регулировок по высоте и глубине, а вот настраивать угол наклона спинки сиденья трудно, ведь нелегко просунуть руку между креслом и закрытой дверью.

Как и ранее, покупатель может выбрать автомобиль с двумя либо четырьмя сиденьями. Lotus Evora 400 – единственный из выпускаемых ныне среднемоторный автомобиль с посадочной формулой 2+2. К слову, задние кресла сделали шире, хотя они все равно подойдут только детям. Альтернатива – полка для поклажи, дополняющая 160-литровый багажник.

Комплектация купе включает электроприводы стеклоподъемников и боковых зеркал заднего вида, кондиционер,



магнитола, 2 подушки безопасности и антипробуксовочную систему Lotus traction control. Пакет Tech Pack позволяет дополнить оснащение более мощной 250-ваттной аудиосистемой, USB-портом, круиз-контролем, связью Bluetooth, парктроником, системой контроля давления в шинах и камерой заднего вида. А Premium Pack помимо улучшенной отделки подразумевает наличие подогрева сидений.

Прозрачная крышка капота открывает взор на расположенный в базе двигатель. "Шестерку" объемом 3,5 л с системой регулировки фаз газораспределения VVT-i по-прежнему поставляет Toyota, после доработки она серьезно отличается от двигателя, которым оснащают седан Camry. Новый механический нагнетатель позволил увеличить мощность до 400 л. с. при 7000 об/мин (отсюда и название Evora 400).

Максимальный крутящий момент теперь составляет 410 Н·м и доступен при более низких 3500 об/мин. Двигатель стал более эластичным, да и тяги в среднем диапазоне оборотов побольше.

Теперь большую часть времени можно спокойно передвигаться на третьей или четвертой передаче.

Вместе с тем V6 более отзывчив и быстрее набирает обороты. Если выбрать режим Sport, то ограничитель оборотов отключается и позволяет двигателю достигать 7200 об/мин. К тому же, звук становится более насыщенным, ведь в выхлопной системе открывается специальный перепускной клапан. Добавить сюда характерное завывание нагнетателя, и получится интересная автомобильная симфония. Evora 400 разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и достигает 300 км/ч, то есть это самый быстрый серийный Lotus за всю историю марки. Вместе с тем, автомобиль стал еще и экономичнее – 9,1 л/100 км в смешанном цикле.

В Lotus доработали 6-ступенчатую механическую трансмиссию. Теперь передачи переключаются гораздо точнее, а ход рычага стал короче. За доплату предложен 6-ступенчатый "автомат": он работает быстро, а потому динамика с ним не хуже, чем с "механикой".

Evora 400 получил дифференциал повышенного трения, что, конечно, улучшило и так хорошее поведение купе в виражах. Поворачиваемость близка к нейтральной, а более широкие покрышки (размером 235/35 ZR19 спереди и 285/30 ZR20 сзади) обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Даже в режиме Sport, когда антипробуксовочная система вмешивается гораздо позже, автомобиль остается легко контролируемым и сорвать его в занос не так уж и просто. Рулевое управление стало острее и автомобиль быстрее отзывается на его поворот. Пружины подвески и амортизаторы более жесткие, чем ранее, поэтому езду мягкой не назовешь. Но зато Evora 400 практически не кренится в виражах. А увеличенные до 370 мм спереди и 350 мм сзади тормозные диски обеспечивают отличное замедление.

Lotus Evora 400 сохраняет фирменные черты автомобилей британской марки, но при этом мощнее и быстрее. Стоимость купе составляет 85 тыс. евро. Вскоре возможно появление и кабриолета.









Технические характеристики Lotus Evora 400	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1395
Длина/ширина/высота, мм	4394/1845/1229
Колесная база, мм	2575
Колея передняя/задняя, мм	1564/1575
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	160
Диаметр разворота, м	10,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3456
Тип	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	в базе поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	400 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	410 при 3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
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, Brake Assist, LTC
Количество подушек безопасности, шт.	2
Размер шин	235/35 ZR19 спереди, 285/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	300
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	9,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	85 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-Benz GLE Coupe:

В наши дни никого уже не удивишь моделями, сочетающими свойства разных классов автомобилей. Порой они заимствуют черты абсолютно разных сегментов – таких как вседорожники и купе. Эту моду принесли такие модели как Acura ZDX, BMW X6, Infiniti FX. Удивительно, но подобное смешение классов оказалось довольно популярным, поэтому появляются все новые вседорожные купе. Так, в Mercedes-Benz подготовили GLE Coupe.

СМЕШЕНИЕ КЛАССОВ





Даже неподвижный Mercedes-Benz GLE Coupe выглядит весьма динамично. Ниспадающий силуэт крыши, приподнятая задняя часть и высокая оконная линия делают его похожим на купе. Вместе с тем, не забыли и о вседорожной стилистике. Поэтому у новичка высокий (212 мм) дорожный просвет, расширенные передние и особенно задние крылья и защитные пластиковые накладки по периметру кузова. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Крупные фары – полностью светодиодные и дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Капот выпуклый, а боковины – профилированы. Сзади в духе Mercedes-Benz S-Class Coupe узкие фонари соединены хромированным молдингом. Продолговатые фонари интегрированы в бампер. Версию с пакетом AMG можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере, аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым легкосплавным дискам (вместо стандартных 20-дюймовых).

Как следует из названия, вседорожник является близким родственником Mercedes-Benz GLE, ранее известного как M-Class. Правда, он немного крупнее собрата – достигает 4900 мм в длину при такой же колесной базе в 2915 мм. Ширина увеличена до 2003 мм, а вот высота уменьшена до 1700 мм. Базовая версия весит 2220 кг.

В салоне GLE Coupe преобладают горизонтальные линии. Во внутренней отделке использованы кожа, дерево и полированный алюминий, а за доплату можно заказать карбоновые вставки. На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук кожа перфорированная, предусмотрены и наплывы на обод. В версии AMG руль плоский снизу, а на педалях – металлические накладки. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы: внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера.

К широкой центральной панели сверху прикреплен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, а в качестве опции предложена сенсорная панель. Переключатели здесь очень четко сгруппированы и рационально расположены.

Передние сиденья мягкие и комфортабельные. В базовой версии они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Пакет AMG подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой. На высоком центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Но обзор назад не лучший из-за маленького стекла. Впрочем, все GLE Coupe оснащены камерой заднего вида.

Доступ на второй ряд несколько ограничивает небольшой проем задних дверей. Пространство для ног здесь очень щедрое. Но покатая крыша ограничивает

место над головой, что ощутят люди ростом выше 180 см. К тому же, подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру пассажир будет несколько стеснен. Зато багажник немаленький: 650 л в обычном состоянии и 1720 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь, кстати, оснащена электроприводом.

Mercedes-Benz GLE Coupe неплохо оснащен: предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, отдельный климат-контроль, спутниковая навигация, аудиосистема с 8 динамиками, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль. Кроме того, установлены 9 подушек безопасности, система стабилизации ESP, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. Среди опций – беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, панорамная крыша, парковочный автопилот, DVD-проигрыватель с двумя экранами для задних пассажиров, 610-ваттная аудиосистема. Также предложены технологии слежения за "слепыми" зонами, ночного видения, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновый 3,0-лит-

ровый V6 предложен в вариантах мощностью 333 и 368 л. с. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. У 368-сильного варианта пиковые 520 Н·м крутящего момента доступны при 1800-4000 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. Следует отметить сочное звучание "шестерки". С ней GLE Coupe разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и достигает 250 км/ч. При этом его "аппетит" весьма умеренный – 11,7 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. Можно, конечно, выбрать и более резвые версии GLE63 AMG Coupe с 5,5-литровым V, развивающим 550 или 580 л. с.

Конечно, 3,0-литровый турбодизель не столь мощный – 258 л. с. Но зато он расходует 7,9 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе. К тому же, его преимущество – немалая тяга на малых оборотах. Щедрый крутящий момент в 620 Н·м доступен уже с 1600 об/мин. Кроме того, этот двигатель очень тихий и не сразу становится понятно, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость составляет 226 км/ч.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные переключения передач и при этом работает

достаточно быстро. Предусмотрен в ней и ручной режим.

Все GLE Coupe – полноприводные. Обе ведущие оси – залог хорошего сцепления с дорогой. К тому же, функция изменения вектора тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Рулевое управление точное и обеспечивает надлежащую обратную связь. Вседорожник не столь мягкий, как родственник GLE, но все равно обеспечивает неплохой комфорт езды. Вместе с тем, и крены кузова в поворотах присутствуют – немалый вес автомобиля дает о себе знать. Если перевести адаптивные амортизаторы в режим Sport, то они становятся меньше, но и езда при этом жестче. Кроме того, в Sport руль немного острее, а передачи переключаются при более высоких оборотах. Более комфортным GLE Coupe становится с опционной пневмоподвеской. Также можно заказать активные стабилизаторы поперечной устойчивости, уменьшающие нежелательные движения кузова в виражах. Качественно выполнена шумоизоляция, поэтому при 120-130 км/ч в салоне не слышны сторонние звуки.

Mercedes-Benz GLE Coupe уже поступил в продажу в Европе. Стоимость базового вседорожника составляет 66 700 евро.











Технические характеристики Mercedes-Benz GLE Coupe		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	2220/2880	2175/2950
Длина/ширина/высота, мм	4900/2003/1700	
Колесная база, мм	2915	
Колея передняя/задняя, мм	1658/1725	
Клиренс (дорожный просвет), мм	212	
Объем багажника мин/макс, л	650/1720	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2996	2987
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	368 при 5500	258 при 3600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	520 при 1800	620 при 1600-2400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/81	ДТ/81
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	275/50 R20	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	7,0
Максимальная скорость, км/ч	250	226
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	11,7	7,9
– загородный цикл	8,1	6,6
– смешанный цикл	9,4	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	66 700 – 95 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания км	20 000	

Renault Kadjar:

элегантность по-французски

В Renault сравнительно недавно приступили к созданию вседорожной техники. Первенец марки, Koleos, появился в 2008 году и оставался единственной подобной моделью в линейке Renault. Вскоре нам обещают Koleos второго поколения. А пока на Женевском автосалоне представили его младшего брата Kadjar.





Внешний вид Renault Kadjar выполнен в соответствии с новым фирменным стилем марки. Вседорожник очень напоминает хэтчбек Clio и особенно мини-вэн Captur. В дизайне преобладают мускулистые раздутые поверхности, а крылья серьезно расширены. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – огромный логотип Renault. Продолговатые фары дополнены ходовыми огнями, а в самой дорогой версии Signature оптика полностью светодиодная. Передний бампер по форме напоминает распростертые крылья, а днище прикрыто металлическими защитными пластинами. На порогах и колесных арках заметны черные пластиковые накладки, а боковины украшены серебристыми молдингами. Оконная линия делает элегантный изгиб в районе задних дверей. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а широкие "плечи" подчеркнуты стреловидными фонарями.

Платформу для вседорожника позаимствовали у Nissan Qashqai. Kadjar несколько крупнее собрата, но в то же время меньше, чем Koleos: 4449 мм в длину при колесной базе в 2630 мм. Ширина равна 1836 мм, а высота – 1604 мм. Масса самой легкой модификации – 1381 кг. Начальная версия получила 16-дюймовые легкосплавные диски, а флагманская – 19-дюймовые.

Материалы внутренней отделки качественнее, чем у предшественника. Внутри стало больше серебристых деталей, имитирующих полированный металл. Во всех вариантах, кроме базового, рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей с ярко-зеленой подсветкой.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. Предусмотрена и функция

голосового управления. Благодаря ему, количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Зато много различных отделений для мелкой поклажи, а их общий объем – 30 л. Это и перчаточный ящик, и бокс в подлокотнике, и карманы в дверях.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Однако педальный узел почему-то немного сдвинут вправо. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду пространство для ног весьма щедрое, но люди ростом выше 180 см могут почувствовать недостаток места над головой. Салон достаточно широкий в районе плеч, поэтому троим



взрослым сзади не тесно. У Kadjar приличный багажник: его объем составляет 472 л в обычном состоянии и 1478 л – со сложенными задними сиденьями (среди опций есть электропривод их складывания). Пол в отсеке – многоуровневый.

Базовый Renault Kadjar получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, круиз-контроль, магнитолу с USB-портом, связь Bluetooth. Обязательными являются система стабилизации и 6 подушек безопасности. В самом дорогом варианте Signature салон декорирован тканью и кожей, а оснащение дополнили система доступа без ключа, климат-контроль, датчики освещения и дождя, навигационная система, парктроник, панорамная крыша и более мощная аудиосистема Bose. Список опций включает камеру заднего вида, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Единственный бензиновый мотор – 1,2-литровая "четверка", развивающая 130 л. с. У нее бодрый характер и она быстро раскручивается.

В среднем диапазоне оборотов ощущается довольно приличная тяга, ведь максимальные 205 Н•м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин. Двигатель весьма тихий, даже при разгоне. С ним Kadjar достигает 100 км/ч за 10,1 с и развивает 192 км/ч. В городском цикле он расходует 6,8 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 110 л. с., а 1,6-литровый – 130 л. с. Он более тяговит на "низах", ведь максимальные 320 Н•м крутящего момента в распоряжении уже с 1750 об/мин. Это позволяет буксировать прицеп весом 1,8 тонны. Мотор эластичный, но достаточно шумный. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость – 190 км/ч. Вместе с тем, эта версия отличается экономичностью: 5,5 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач – не самая точная. В качестве альтернативы предлагают трансмиссию с двумя сцеплениями, но ее предложили только 110-сильному варианту. А полный привод доступен исключительно 130-сильной модификации. Он подключаемый, но при надобности води-

тель может принудительно включить его. У Kadjar, кстати, приличный дорожный просвет – 190 мм.

Ходовая вседорожника настроена на комфортабельную езду. Подвеска очень мягкая и без труда справляется с большинством выбоин. Разве что в варианте с 19-дюймовыми дисками дорожные неровности становятся ощутимыми. Правда, и кренится в виражах высокий Kadjar ощутимо. А еще недостаточная поворачиваемость нередко дает о себе знать, причем независимо от типа привода. Полноприводной вариант интереснее в управлении благодаря многорычажной задней подвеске (у переднеприводной версии сзади полузависимая балка). Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. Рулевое управление точное, но слишком легкое, да и чуть больше информативности ему не помешало бы. Хотя маневрирует автомобиль неплохо: диаметр его разврата – 10,7 м. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра.

Renault Kadjar уже начали выпускать на предприятии в Испании, и стартовали его продажи в Европе. Стоимость базового вседорожника составляет 19 900 евро, а самой дорогой версии – 33 500 евро.









Технические характеристики Renault Kadjar			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1381/1853	1455/1916	1611/2059
Длина/ширина/высота, мм	4449/1836/1604		
Колесная база, мм	2630		
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560		
Клиренс (дорожный просвет), мм	190		
Объем багажника мин/макс, л	472/1478		
Диаметр разворота, м	10,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1499	1461	1598
Тип	бензиновый, с туронаддувом	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 4500	110 при 4000	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 2000	260 при 1750-2500	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55	
Трансмиссия			
Тип привода	передний	передний	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/60 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,1	11,9 (11,7)*	10,5
Максимальная скорость, км/ч	192	182 (181)	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,8	4,1 (4,0)	5,5
– загородный цикл	4,9	3,6 (3,9)	4,6
– смешанный цикл	5,6	3,8 (3,9)	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	19 900 – 33 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

*В скобках – данные для версий с трансмиссией с двумя сцеплениями



Subaru Levorg:

только универсал

Как правило, универсалы создаются на базе уже существующих седанов или хетчбэков. Очень редко это бывают самостоятельные модели, изначально спроектированные с этим кузовом. Именно таким путем пошли в Subaru. Разработчики посчитали, что универсал Legacy не будет пользоваться популярностью в виду присутствия модели Outback. Поэтому на смену ему спроектировали более компактную модель, названную Subaru Levorg.

Действительно, при длине в 4690 мм и колесной базе в 2650 мм Levorg компактнее Legacy, хотя при этом крупнее, чем Impreza. С обеими моделями новичок делит платформу. Ширина достигает 1780 мм, а высота – 1485 мм. Универсал получился весьма легким – 1537 кг в начальной версии.

Внешний вид выполнен в традиционном Subaru, а потому наблюдается родство и с Impreza, и с Legacy. Универсал получился весьма стремительным – с большими углами наклона стоек крыши и высокой клиновидной оконной линией. Фирменная шестиугольная решетка радиатора обрамлена хромом, а раскосые фары дополнены С-образными светодиодными лампами дневного света. Передний бампер выполнен V-образным, а на капоте заметен огромный воздухозаборник. Базовое оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а во флагманском варианте Sport колеса 18-дюймовые. Предусмотрены и аэродинамические накладки на пороги. А задних спойлеров у Levorg сразу два: один установлен на крыше, а второй интегрирован в пятую дверь.

"Плечи" задних крыльев серьезно расширены, а подчеркивают их крупные фонари, соединенные хромированной накладкой. Из бампера выглядывают две хромированные выхлопные трубы.

Салон Levorg также покажется знакомым поклонникам Subaru. Здесь господствуют строгие прямые линии. Внутри довольно много черных лакированных поверхностей и вставок "под алюминий". В варианте Sport в отделке преобладает кожа, предусмотрены металлические накладки на педали и накладки, имитирующие карбон. В базовой версии кожей обшито трехспицевое рулевое колесо. Его обод плоский снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Приборы украшены голубыми ободками и дополнены оптической подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера.

На широкой центральной панели Subaru Levorg – сразу два монитора. На верхний 4,3-дюймовый дисплей выведены показания часов, термометра и

камеры заднего вида (она, кстати, в базовом оснащении). Нижний экран диагональю 6,2 либо 7 дюймов отведен для мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и разобраться в них нетрудно, хотя некоторые клавиши несколько мелковаты.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья широкие и мягкие, хотя их подушки несколько коротковаты. Предусмотрена функция их подогрева. В версии Sport установлены кресла с улучшенной боковой поддержкой. На трансмиссионном тоннеле – сразу два отделения для мелкой поклажи, одно из которых – в подлокотнике. Интересно, что в салоне сразу 6 USB-портов. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Levorg получился довольно просторным. На втором ряду места для ног и над





головой более, чем достаточно для пассажиров ростом выше среднего. Салон широкий, а потому троим взрослым сзади не тесно. Конечно же, сохранен главный козырь универсалов – приличный багажник: его объем составляет 522 л в обычном состоянии и 1446 л – со сложенными задними сиденьями.

Автомобиль достаточно богато оснащен: в начальной версии есть система бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, CD-проигрыватель, связь Bluetooth, люк в крыше и круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. В варианте Sport добавлены адаптивные фары, электропривод водительского сиденья и навигационная система. Среди опций – технология EyeSight, включающая системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Поначалу на европейском рынке Subaru Levorg предложат только с одним двигателем – 1,6-литровой оппозитной бензиновой "четверкой" с турбонаддувом. Она развивает 170 л. с. при 4800 об/мин и обеспечивает неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 250 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1800-4800 об/мин. Мотор работает очень тихо и, на удивление, плавно, учитывая тот факт, что перед нами "боксер". С ним универсал разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 210 км/ч. А система глушения двигателя при остановках позволяет добиться небольшого расхода топлива – 8,3 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном.

В Японии уже стартовали продажи модификации с 2,0-литровым 300-сильным турбомотором от Subaru Impreza WRX STI. Кроме того, не исключено появление универсала с 2,0-литровым турбодизелем мощностью 150 л. с. (также оппозитным).

Бесступенчатый вариатор CVT Lineartronic хорошо настроен и имитирует 6-ступенчатый "автомат", а потому не задерживается долго на высоких оборотах при разгоне. При желании можно воспользоваться подрулевыми лепестками. Конечно же, обязательным является постоянный полный привод.

Обе ведущие оси обеспечивают Levorg отличное сцепление с дорогой как на сухом, так и на мокром или скользком асфальте. Практичный универсал демонстрирует неплохую управляемость. Он мало кренится в поворотах, хотя при этом езду нельзя назвать жесткой и большинство дорожных неровностей успешно поглощаются. Недостаточная поворачиваемость проявляется редко. Рулевое управление с электроусилителем точное, но не слишком информативное. Шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому на больших скоростях внутри тихо.

Subaru Levorg уже начали продавать в Европе. Цены на универсал начинаются с отметки в 29 тыс. евро.









Технические характеристики Subaru Levorg	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1537
Длина/ширина/высота, мм	4690/1780/1485
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1530/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника, л	522/1446
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1600
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	170 при 4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1800-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	8,3
– загородный цикл	6,1
– смешанный цикл	6,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	29 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ставка на практичность



Ford Focus Wagon

Узкая решетка радиатора
Ford Focus Wagon
обрамлена хромом



Kia Cee'd Sportswagon

Раскосые фары Kia Cee'd Sportswagon
растянуты на крылья



Skoda Octavia Combi

Широкая решетка радиатора
Skoda Octavia Combi сочетается
с продолговатыми фарами

Универсалы всегда считались практичными транспортными средствами. Главный упор они делают на вместительность и, прежде всего, на объем багажника. Конечно, большинство таких моделей – весьма крупные и не очень дешевые. Впрочем, есть более доступная альтернатива – универсалы С-класса. К тому же, они компактнее и экономичнее. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва Ford Focus Wagon, Kia Cee'd Sportswagon Tourer и Skoda Octavia Combi.

Ford Focus Wagon недавно прошел плановое обновление. Он выглядит весьма динамично благодаря чертам фирменного "кинетического" стиля. У него большой угол наклона лобового стекла, профилированные боковины и мускулистые расширенные колесные арки. Узкая решетка радиатора обрамлена хромом, а воздухозаборник в бампере несколько уменьшен. Узкие фары дополнены светодиодными лампами дневного света. Задние стойки Focus Wagon отличаются большим углом наклона, а на крыше установлен спойлер. Пятая дверь рельефная, а крупные фонари растянуты на крылья.

Kia Cee'd Sportswagon оправдывает свое название и также привлекает внимание динамичным стилем с клиновидной оконной линией. Капот универсала выполнен рельефным, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Силуэт крыши выполнен аркообразным, а верхняя кромка пятой двери украшена большим спойлером. Раскосые фары растянуты на крылья, а решетка радиатора обрамлена хромом. Отверстие в переднем бампере напоминает улыбку. Заднее стекло выполнено панорамным, а крупные продолговатые фонари высоко посажены.

Skoda Octavia Combi – самый свежий в этой тройке, он появился на нашем рынке в прошлом году. Автомобиль отличается строгим граненым стилем. Знакомая широкая решетка радиатора Skoda сочетается с прямоугольными фарами, дополненными узкими светодиодными лампами дневного света. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Слегка заостренный "нос" украшен логотипом марки. Задние стойки наклонены на большой угол, а на верхней кромке пятой двери находится спойлер. Довольно лаконично выглядят небольшие квадратные фонари.

Octavia Combi несколько крупнее своих соперников: он достигает 4659 мм в длину, тогда как Focus Wagon – 4556 мм, а Cee'd Sportswagon – 4505 мм. У него же и самая большая колесная база – 2686 мм против 2650 мм у Kia и 2648 мм у Ford. Чешский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1247 кг, Focus весит 1473 кг, а Cee'd – 1348 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке присутствуют многочисленные серебристые вставки "под алюминий". Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем есть наплывы. Циферблаты приборов помещены в отдельные



У передних стоек крыши Ford большой угол наклона



У Kia клиновидная оконная линия



Skoda самый легкий в тройке – 1247 кг



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



Заднее стекло Cee'd Sportswagon – панорамное



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

колодцы. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху установлен дисплей мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, к ним легко привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно изменить и высоту кресла водителя. Передние сиденья Focus Wagon комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками. Установлена фирменная "трехцилиндровая" комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру установлен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху – небольшой монохромный дисплей часов и термометра. Кнопки здесь рационально упорядочены, и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда комфортабельные, но в то же время они неплохо удерживают спину. Они также получили функцию подогрева. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

Материалы в салоне Skoda несколько качественнее, чем у конкурентов. В отделке заметны черные лакированные вставки, а четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Внутри преобладают прямые линии. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана сверху 5,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с отделением внутри, а под водительским креслом – ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши Octavia Combi обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в Skoda несколько больше, чем в Ford и Kia. Зато в Focus Wagon салон шире в районе

плеч. Octavia Combi обладает и самым большим пространством над головой. Кроме того, у чешского универсала наиболее вместительный багажник – 610 л против 528 л у Cee'd Sportswagon и 476 л у Focus. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1642 и 1502 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,6 Business, Kia Cee'd Sportswagon 1,6 Mid и Skoda Octavia Combi 1,2 TSI Ambition. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Octavia Combi – двухзонным), аудиосистемой с CD-плеером, 16-дюймовыми легкосплавными дисками. У Ford и Skoda есть система стабилизации. Focus Wagon и Cee'd Sportswagon получили климат-контроль и подогрев лобового стекла. Кроме того, корейский автомобиль оснащен датчиком дождя. У него, как и у Focus, 6 подушек безопасности, тогда как у Octavia – 2.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Focus Wagon – атмосферный мотор объемом 1,6 л. Он развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 159 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. "Четверка" обладает бодрым нравом и неплохо набирает обороты. При этом она работает довольно тихо и плавно. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 11,9 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. В городском цикле универсал расходует 8,7 л/100 км, а в загородном – 6,3 л/100 км. Также Ford у нас можно выбрать с бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (100 и 125 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.).

Атмосферная 1,6-литровая "четверка" Cee'd Sportswagon имеет мощность 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 157 Н·м доступен при 4200 об/мин. Двигатель отличается приятным и не слишком громким звуком. Kia разгоняется до 100 км/ч за 11,8 с и способен развить 190 км/ч. В городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,4 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Универсал у нас также может быть оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 128 л. с.

Двигатель Octavia Combi имеет меньший рабочий объем – 1,2 л. Но зато он оснащен турбонаддувом, что обеспечивает мощность в 105 л. с. при 5000 об/мин. Главное его преимущество – приличный крутящий момент на малых оборотах: пиковые 175 Н·м доступны уже с 1400 об/мин. Мотор тихий, однако, на высоких оборотах нередко проявляются вибрации. Трансмиссия с двумя сцеплениями DSG обеспечивает самые быстрые



Циферблаты приборов Ford расположены в отдельных колодцах



Приборы Kia помещены в три отдельных желоба



Центральная панель Skoda увенчана 5,0-дюймовым сенсорным экраном



В Focus Wagon салон широкий в районе плеч



В Cee'd Sportswagon не слишком много места над головой



У Octavia Combi больше всего места для ног

в тройке переключения передач. Поскольку Skoda самый легкий в тройке, то он демонстрирует лучшую динамику – 10,6 с до 100 км/ч и максимальные 193 км/ч. К тому же, этот универсал еще и наиболее экономичный – 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км на шоссе. Кроме того, для Octavia Combi на украинском рынке доступны бензиновые моторы объемом 1,4 л (140 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Практичность – не помеха отточенной управляемости, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление, на удивление, острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной. В отличие от соперников, Focus Wagon получил независимую многорычажную (а не полунезависимую) заднюю подвеску, что положительно сказывается на поведении автомобиля. Он мало кренится в поворотах, а подвеска при этом хоть и упругая, но обеспечивает неплохой комфорт езды. Тормоза обеспечивают отличное замедление. А на больших скоростях в салоне тихо – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Kia также довольно неплох в управлении. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Универсал отлично держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. В скоростные повороты Cee'd Sportswagon иногда заходит достаточно широко, хотя большую часть времени уверенно соблюдает правильную траекторию. В городе автомобиль неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,3 м против 11,0 м у Focus Wagon и 11,1 м у Octavia Combi. Подвеска довольно упругая, но большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, да и нежелательные движения кузова в виражах редко проявляется. На больших скоростях в салоне весьма тихо.

Skoda показывает уверенную и безопасную управляемость. Рулевое управление демонстрирует неплохую точность и информативность. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте, а в поворотах универсал уверенно держит траекторию. Подвеска Octavia Combi достаточно упругая, хотя все же несколько мягче, чем у Focus Wagon. Она неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом нежелательные движения кузова мало проявляются. У автомобиля хорошая шумоизоляция, поэтому на скорости 120 км/ч в салоне тихо. Тормоза Skoda также хорошие: замедление хорошее, а усилие на педали легко дозируется.

Kia Cee'd Sportswagon 1,6 Mid самый доступный в тройке – 436 800 гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Ford Focus Wagon 1,6 Business стоит 531 тыс. гривен, его сильная сторона – хорошая управляемость. Skoda Octavia Combi 1,2 TSI Ambition несколько дороже соперников – 559 тыс. гривен. Но зато у него самый просторный багажник.



Объем багажника Ford – 476 л

У Kia в распоряжении 528 л

Багажник Skoda самый большой – 610 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus Wagon	Kia Cee'd Sportswagon	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1473/1805	1348/1850	1247/1817
Длина/ширина/высота, мм	4556/1823/1505	4505/1780/1485	4659/1814/1465
Колесная база, мм	2648	2650	2686
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1563/1576	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	140	154
Объем багажника мин/макс, л	476/1502	528/1642	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	10,3	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1596	1591	1197
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 6300	130 при 6300	105 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	159 при 4000	157 при 4200	175 при 1400-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/53	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, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,9	11,8	10,6
Максимальная скорость, км/ч	193	190	193
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,7	9,5	5,8
– загородный цикл	4,9	5,4	4,5
– смешанный цикл	6,3	6,9	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	531 000	436 800	559 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Могучие гиганты



Cadillac Escalade

Широкая решетка радиатора
Cadillac Escalade декорирована хромом



Infiniti QX80

Раскосые фары Infiniti QX80
помещены на рельефные крылья



Lexus LX570

Визитная карточка Lexus LX570 –
веретенообразная радиаторная решетка

В последнее десятилетие в мире растет спрос на компактные и экономичные модели. Но в наших краях до сих пор пользуются популярностью огромные автомобили. Особенно это касается полноразмерных внедорожников премиум-сегмента, уровень продаж которых остается весьма приличным, если учесть падение автомобильного рынка. Конечно, они очень просторные внутри, а, во-вторых, обладают хорошей проходимостью. Но это также и статусная вещь, пусть внедорожники весом свыше двух тонн экономичными не назовешь, да и в тесных городских условиях они не слишком маневренные. Среди подобных моделей выделяются роскошные и богато оснащенные модели – такие как Cadillac Escalade, Infiniti QX80 или Lexus LX570

Все три автомобиля отличаются массивным, можно даже сказать, монументальным стилем. Cadillac Escalade – новичок в этой тройке, ведь появился он год назад. У него классический силуэт с практически вертикальными стойками крыши – внедорожник кажется вытесанным из куска скалы. Передняя часть выглядит очень броско благодаря фирменной огромной решетке радиатора, декорированной хромом. С ней сочетаются узкие светодиодные фары, растянутые на крылья. Колесные арки слегка расширены, а накладками на порогах и пятой двери, зеркала заднего вида и оконные рамки хромированы. С ними неплохо сочетаются полированные колесные диски диаметром 20 дюймов. Узкие фонари расположены по краям кузова.

Infiniti QX80 до недавнего времени был известен как QX56, но при обновлении его переименовали. В его дизайне грани сочетаются с плавными линиями кузова. У внедорожника ярко выражены передние крылья, их изгиб подчеркивают каплевидные фары со светодиодными лампами. Прямоугольная хромированная решетка радиатора сразу дает понять, что перед нами именно Infiniti. При взгляде в профиль бросаются в глаза небольшие "жабры" и изгиб задних стоек крыши. На крыше разместили маленький спойлер. Сзади также можно заметить черты современного стиля марки – изогнутую оконную линию пятой двери и продолговатые фонари.

Lexus LX570 – долгожитель, его представили в 2007 году. На фоне соперников он смотрится более сдержанно. Внедорожник привлекает своими дутыми формами и расширенными колесными арками. Веретенообразная решетка радиатора, декорированная хромом, и крупные четырехугольные фары знакомы по многим моделям Lexus. Они прибавляют солидности "лицу" LX570. Толстые задние стойки крыши, крупные фонари и огромные бампера – все эти детали известны еще по LX прошлого поколения.

В основе конструкций всех трех автомобилей лежит мощная стальная рама, от этого легкими их никак не назовешь. Infiniti самый тяжелый – 2800 кг, LX570 весит 2660 кг, а Cadillac несколько легче – 2534 кг. Lexus является самым компактным в этой тройке исполинов – достигает 4991 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. Cadillac немного больше – 5144 мм и



Cadillac самый легкий в тройке, но и он весит 2534 кг



Infiniti крупнее соперников – 5291 мм в длину



Lexus наиболее компактный – 4991 мм в длину



Узкие фонари Escalade расположены по краям кузова



На крыше QX80 установлен спойлер



Особенность LX570 – крупные фонари

2946 мм, соответственно. Но нужно отметить, что Escalade также предлагают в удлиненном на 50 см варианте ESV. Длина QX80 равна 5291 мм, а колесная база – 3075 мм.

В салоне Cadillac кожа сочетается с алькантарой, натуральным деревом и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена V-образной. Селектор трансмиссии традиционно расположен на рулевой колонке. Показания приборов теперь выводятся на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Дополнительно можно просматривать информацию с телефона и навигационной системы. Центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы CUE. Интересно, что клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. Как рулевая колонка, так и передние кресла, а также педальный узел оснащены электроприводом. Сиденья широкие и мягкие, а также оснащены подогревом и вентиляцией. Обогревается и обод руля. В широком центральном подлокотнике спрятан огромный бокс с функцией охлаждения.

В Infiniti сделали ставку на стиль. Кожа в отделке сочетается с деревом. Оптитронные приборы имеют приятную нежно-синюю подсветку. Спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям панели – указатели остатка топлива и температуры двигателя. Экран бортового компьютера – цветной. Четырехспицевое рулевое колесо украшено тоненьким деревянным ободком. Дерево преобладает и в отделке центральной панели. Переключатели на ней декорированы хромом, а между ними установлены овальные аналоговые часы. Сверху размещен 8-дюймовый монитор мультимедийной системы. Управлять его меню можно с помощью нескольких клавиш и круглого джойстика, знакомого по другим моделям японской марки. Электропривод регулирует и рулевую колонку, и передние сиденья. Кресла комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину. Стандартными также являются функции вентиляции и подогрева, есть обогрев и у рулевого колеса. На центральном тоннеле установлен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

Салон LX570 привлекает своей функциональностью. На приборной панели размещены сразу шесть циферблатов (также с оптитронной подсветкой) и экран бортового компьютера, но она не перегружена информацией, а все показания отлично считываются. Рулевое колесо имеет относительно небольшой диаметр и удобно ложится в руки. Центральная панель щедро декорирована полированным металлом. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разграничены, а меню мультимедийной системы простое и понятное. Кресла первого ряда, пожалуй, самые мягкие в тройке, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Естественно, они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, электроника регулирует и рулевую колонку. Между сиденьями здесь также установлен бокс с функцией охлаждения, но его

размеры поменьше, чем у Escalade и QX80.

На трех рядах Escalade, QX80 и LX570 могут разместиться по 8 человек. Но при желании во всех трех вседорожниках диван второго ряда можно заменить двумя индивидуальными креслами с набором индивидуальных настроек. Предусмотрен и подогрев сидений. Во всех автомобилях пространство здесь очень щедрое, и в запасе места для ног и над головой здесь нет недостатка. Даже люди ростом свыше 190 см не почувствуют себя стесненными. В Cadillac взрослые с комфортом разместятся и на третьем ряду, а вот в Lexus и Infiniti здесь комфортнее будет детям.

Объем багажника Cadillac достигает 430 л в семиместной конфигурации, 1461 л – в пятиместной и 2667 л – в двухместной. У Lexus он равен 455, 1217 и 2313 л, соответственно, а у Infiniti – 470, 1404 и 2693 л, соответственно. Естественно, все три автомобиля получили электропривод пятой двери.

Вседорожники имеют внушительный список стандартного оснащения. В базовой комплектации предусмотрены система бесключевого доступа, отдельный климат-контроль (трехзонный в Cadillac, четырехзонный – в Lexus и Infiniti), электропакет, аудиосистема с CD-чейнджером, камера заднего вида, связь Bluetooth, люк в крыше, ксеноновые фары, датчики освещения и дождя, круиз-контроль. Конечно, установлены система стабилизации, система контроля давления в шинах и набор подушек безопасности: у Escalade их 7, у QX80 – 6, а в LX570 – целых 10. Infiniti также получил систему камер кругового обзора, технологии отслеживания "слепых" зон и соблюдения полосы движения, вентиляцию передних сидений.

Большому автомобилю – большой двигатель. Под капотами вседорожников установлены огромные и мощные V8. "Американец" получил 6,2-литровый мотор из алюминиевого сплава с классическим нижним распредвалом и современным непосредственным впрыском топлива. Его мощность составляет 420 л. с. при 5700 об/мин. Огромный крутящий момент в 623 Н·м достигается при 4100 об/мин и обеспечивает отличные тяговые характеристики. Escalade может буксировать 3,7-тонный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Экономить топливо помогает технология отключения цилиндров, но даже с ней в городском цикле расход составляет 18,0 л/100 км, а в загородном – 10,3 л/100 км. Зато Cadillac подойдет бензин Аи-92.

Infiniti оснастили 5,6-литровым V8, также с непосредственным впрыском топлива, мощностью 405 л. с. при 5800 об/мин. Пик крутящего момента в 560 Н·м доступен при 4000 об/мин. Двигатель отличается отзывчивостью и неплохой эластичностью, а еще очень тихий. Как и Lexus, этот вседорожник способен буксировать 3,8-тонный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. "Аппетит" в городском цикле у него самый большой – 20,6 л/100 км, зато на трассе он уменьшается до 11,0 л/100 км.



Клавиши на центральной панели Cadillac – сенсорные



У приборов Infiniti – синяя оптическая подсветка



Центральная панель Lexus декорирована полированным металлом



В Escalade – обильное пространство как на втором, так и на третьем рядах



Места для ног и над головой в QX80 вполне хватает



Третий ряд сидений в LX570 больше подойдет для детей

"Восьмерка" Lexus объемом 5,7 л имеет систему регулировки фаз газораспределения и развивает 367 л. с. при 5600 об/мин. В распоряжении 554 Н·м крутящего момента при 3600 об/мин, поэтому мотор очень тяговит на "низах". Под рукой всегда достаточный запас мощности, а двигатель работает чрезвычайно тихо и плавно. За 7,5 с вседорожник достигает 100 км/ч и способен развить 220 км/ч. LX570 под силу прицеп весом до 3,8 тонны, то есть можно буксировать даже скоростной катер или немаленький трейлер. В городе автомобиль расходует 18,1 л/100 км, а на трассе – 13,8 л/100 км.

У всех трех автомобилей – постоянный полный привод. Японские автомобили на бездорожье проявляют себя лучше, чем "американец". У них предусмотрены блокировка межосевого дифференциала и пониженный ряд трансмиссии. Они не пасуют на серьезном бездорожье и вполне могут преодолеть броды глубины 60 см. Infiniti имеет немалый дорожный просвет – 257 мм. А Lexus получил отключаемые стабилизаторы поперечной устойчивости и технологию Crawl control: она ограничивает скорость на отметке в 10 км/ч и позволяет "проползти" сложный участок.

Escalade получил адаптивные амортизаторы, улучшающие поведение высокого автомобиля в виражах. Благодаря им крены кузова, на удивление, умеренные. Езда при этом остается комфортабельной (если, конечно, не выбирать 22-дюймовые колеса с низкопрофильной резиной). Рулевое управление с электроусилителем очень легкое, но при этом не самое информативное. На больших скоростях в салоне тихо благодаря технологии активного подавления шумов.

QX80 легко справляется даже с серьезными дорожными неровностями. При этом автомобиль демонстрирует еще и, на удивление, хорошую управляемость. Помогает в этом и технология Hydraulic Body Motion Control. Амортизаторы правых и левых колес диагонально соединены между собой трубками. В поворотах рабочая жидкость по ним перетекает на колеса, которые находятся на внешнем радиусе. В такой способ изменяется жесткость амортизаторов и, соответственно, уменьшаются крены кузова.

LX570 – самый комфортабельный в тройке. Его руль очень легкий, а пневматическая подвеска обеспечивает невероятно плавную езду. Она настолько плавно поглощает все выбоины, что кажется, будто автомобиль парит над дорогой. Заслуживает похвалы и качественная шумоизоляция салона. К тому же, у автомобиля самый малый в этой тройке диаметр разворота – 11,8 м против 11,9 м у Escalade и 12,5 м у QX80. А это немало важно на городских улицах. Вседорожник обладает лучшими тормозами – для остановки со 100 км/ч нужно 36,3 м.

Cadillac Escalade стоит 2 644 000 гривен, он привлекает самым вместительным салоном и довольно экономичным двигателем. Infiniti QX80 самый доступный – 1 756 000 гривен, его преимущество – хорошая динамика. Lexus LX570 самый дорогой – 2 966 000 гривен, его сильная сторона – комфорт.



Объем багажника Cadillac – 430 л



Багажник Infiniti самый большой – 470 л



У Lexus в распоряжении – 455 л

Технические характеристики			
Модель	Cadillac Escalade	Infiniti QX80	Lexus LX570
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/8		
Снаряженная/полная масса, кг	2534/3216	2800/3395	2660/3295
Длина/ширина/высота, мм	5144/2045/1890	5291/2029/1925	4991/1971/1920
Колесная база, мм	2946	3075	2850
Колея передняя/задняя, мм	1732/1702	1715/1725	1641/1636
Клиренс (дорожный просвет), мм	234	257	225
Объем багажника мин/макс, л	430/2667	470/2693	455/2313
Диаметр разворота, м	11,9	12,5	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	6199	5552	5700
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	420 при 5600	405 при 5800	381 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	623 при 4100	560 при 4000	554 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/117	Аи-95/100	Аи-95/96
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak, TPMS	ABS, EBD, VDC, TPMS,	ABS, EBD, VSC, TPMS
Размер шин	275/55 R20	275/60 R20	285/65 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	6,5	7,5
Максимальная скорость, км/ч	180	210	220
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	18,0	20,6	18,1
– загородный цикл	10,3	11,0	13,0
– смешанный цикл	14,5	14,5	15,7
Стоимость автомобиля в Украине, гривен	2 644 000	1 756 000	2 966 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование седанов С-класса



Kia Cerato

Раскосые фары Kia Cerato
растянуты на крылья



Renault Fluence

Решетка радиатора Renault Fluence
разделена большим логотипом марки



Skoda Octavia

Капот Skoda Octavia увенчан "клювом"
с логотипом марки

Исторически так сложилось, что большие автомобили довольно популярны на наших просторах. Такие модели вместительные, с немаленьким багажником, да и статус владельца подчеркивают. Поэтому неудивительно, что крупные представители С-класса у нас пользуются спросом. Ведь они еще и весьма доступные. Среди них – Kia Cerato, Renault Fluence и Skoda Octavia, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Kia Cerato третьего поколения представили в 2013 году. Седан привлекает внимание клиновидным профилем с аркообразной линией крыши. В дизайне преобладают мягкие формы. Фирменная хромированная радиаторная решетка Kia напоминает раскрытую пасть зверя, а раскосые фары растянуты на крылья. Капот и боковины выполнены рельефными. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари со светодиодными лампами.

Renault Fluence является четырехдверной версией Megane. Он известен с 2010 года, а год назад прошел обновление. У него вытянутый силуэт с длинными капотом и багажником. Узкая решетка радиатора по центру украшена огромным логотипом французской марки, а по бокам – крупные каплевидные фары. В бампере заметен довольно широкий воздухозаборник, а капот профилирован. На боковинах установлены широкие защитные пластиковые накладки. Задняя часть приподнята, а по краям кузова установлены крупные фонари. В крышку багажника интегрирован спойлер.

Третье поколение Skoda Octavia появилось в конце 2012 года. В отличие от соперников, это не седан, а лифтбэк, хотя у него и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная "зубастая" радиаторная решетка с боков окружена прямоугольными фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три модели – весьма большие, по меркам С-класса. Длина Kia достигает 4560 мм, Renault – 4622 мм, а Skoda – 4659 мм. У Fluence колесная база равна 2702 мм, у Cerato – 2700 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский автомобиль несколько легче: весит 1192 кг, тогда как "француз" – 1253 кг, а "чех" – 1230 кг.

В салоне Cerato пластик разбавлен вставками "под карбон", а на педалях заметны металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты глубоко врезаны в приборную панель и дополнены хромированными ободками. Посередине установлен экран бортового компьютера, справа – спидо-



Kia легче соперников – 1192 кг



У Renault самая большая колесная база – 2702 мм



Skoda в профиль напоминает седан, но на самом деле это лифтбэк



Ширину задней части Cerato подчеркивают продолговатые фонари



В крышку багажника Fluce интегрирован спойлер



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

метр с датчиком остатка топлива, а слева – тахометр с указателем температуры двигателя. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 4,7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля – просты и понятны, привыкнуть к ним можно быстро. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные, однако боковая поддержка у них не самая лучшая. Они оснащены подогревом. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзор назад немного ограничен из-за приподнятого багажника.

Внутри Fluce преобладают горизонтальные линии. Хотя и здесь есть место для оригинальности. Так, спидометр выполнен цифровым, а экран он делит с ограничителем скорости. Слева от него – аналоговый тахометр, а справа – экран бортового компьютера. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На V-образной центральной панели клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Однако некоторые из них слишком маленькие и на ощупь их можно спутать. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла – мягкие и удобные, а посадка – весьма низкая. При этом у них довольно неплохая поддержка в районе поясницы. Оснащены они и подогревом. Также следует отметить, что между сиденьями почему-то только один подстаканник. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, а вот при парковке мешают толстые задние стойки крыши.

В отделке салона Octavia присутствуют черные лакированные вставки. Четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей, а на ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели заметен 5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние сиденья традиционно несколько упругие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Есть и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног у них более чем достаточно. У Skoda самое большое пространство над головой, а вот в Kia рослые люди почувс-

твуют его недостаток. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и трем пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 530-литрового у Fluence и 482-литрового у Cerato. У чешского автомобиля можно сложить кресла второго ряда, что увеличит объем отсека до 1580 л.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Cerato 1,6 Mid, Renault Fluence 1,6 Expression и Skoda Octavia 1,2 Ambition. Все они укомплектованы центральным замком, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Fluence и Octavia – двухзонным), магнитолой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками. Kia и Renault также получили датчик освещения. Кроме того, у Cerato есть круиз-контроль и жесткий диск на 1,2 Гб, а у Fluence – датчик дождя и система контроля давления в шинах. Octavia же получила систему стабилизации. У чешской и корейской моделей – по 2 подушки безопасности, а у французской – 4.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Kia – атмосферный 1,6-литровый мотор мощностью 130 л. с., выдаваемой при 6300 об/мин. Эта "четверка" высокооборотистая, ведь пиковые 157 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне она может быть несколько шумноватой. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохую точность работы. Седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – 10,1 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. В городском цикле Cerato расходует 8,1 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Седан в Украине также доступен с 2,0-литровым 161-сильным бензиновым мотором.

Renault также получил 1,6 литровый двигатель, а его мощность – 110 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 151 Н·м достигается при 4250 об/мин, поэтому на "низах" тяги далеко не всегда хватает. А по мере набора оборотов двигатель становится довольно громким. Седан разгоняется до 100 км/ч за 11,7 с при максимальной скорости в 183 км/ч. А вот расход топлива больше, чем у соперников: Renault "употребляет" 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – на шоссе. А вот 5-ступенчатая "механика" проявляет себя не столь успешно, как трансмиссии соперников. У нас также можно выбрать версию с более экономичным 1,5-литровым турбодизелем мощностью 106 л. с., а также 2,0-литровый 140-сильный бензиновый вариант.

У "четверки" Skoda объем меньше, чем у конкурентов – 1,2 л. Но она оснащена турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, поэтому развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Однако более важными являются 175 Н·м крутящего момента при



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Спидометр Renault – цифровой



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду Cerato не слишком много места над головой



У Fluence просторно на втором ряду



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

1400 об/мин. Поэтому мотор очень тягивает на "низах". Звук мотора приятный и не слишком громкий, хотя порой ощутимы вибрации. А 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач демонстрирует отличную точность. Разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. К тому же, Octavia еще и самый экономичный: 5,9 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,4 л (140 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 140-сильный турбодизель.

Cerato неплох в управлении. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление дополнено технологией Flex Steer, позволяющей изменять его настройки. В спортивном режиме оно острее, а в комфортабельном – легче. Но в любом случае информативность в околонулевой зоне – не лучшая. Комфортная подвеска неплохо справляется с большинством дорожных неровностей, хотя некоторые выбоины поглощаются громко. Однако на больших скоростях шум ветра и шин слышен довольно отчетливо. Педаль тормоза требует привыкания из-за короткого хода.

Fluence – наиболее мягкий и комфортабельный среди трех хэтчбэков. Его подвеска плавно поглощает даже серьезные неровности, способствует этому и высокопрофильная резина. Руль Renault моно без проблем вращать несколькими пальцами, но информативность у него не лучшая. Однако автомобиль нередко демонстрирует недостаточную поворачиваемость и довольно сильно кренится в виражах. При езде по автостраде курсовая устойчивость на высоте, но вместе с тем в салоне ощутимо слышны ветер и шины. Тормоза хэтчбэка обеспечивают неплохое замедление, однако ход педали слишком длинный.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление – более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его развота – 10,4 м против 10,6 м у Kia и 11,1 м – у Renault. Конечно, езда довольно упругая, но это ощутимо только на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda, на удивление, мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Renault Fluence 1,6 Expression самый доступный из трех автомобилей – 398 528 гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Kia Cerato 1,6 Mid – 462 000 гривен, его сильная сторона – хорошая динамика. Skoda Octavia 1,2 Ambition несколько дороже – 494 198 гривен, а его преимущества – экономичность и вместительный багажник.



Объем багажника Kia – 482 л

У Renault в распоряжении – 530 л

Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Cerato	Renault Fluence	Skoda Octavia
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1192/1740	1253/1747	1230/1780
Длина/ширина/высота, мм	4560/1780/1445	4622/1809/1479	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2700	2702	2686
Колея передняя/задняя, мм	1563/1576	1546/1547	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	160	154
Объем багажника мин/макс, л	482	530	590/1580
Диаметр разворота, м	10,6	11,1	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	1598	1197
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	130 при 6300	110 при 6000	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	157 при 4850	151 при 4250	175 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	5-ст. механическая	6-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	2	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	205/65 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,1	11,7	10,3
Максимальная скорость, км/ч	200	183	196
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,7	8,8	5,9
– загородный цикл	5,2	5,5	4,4
– смешанный цикл	6,5	6,7	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	462 000	398 528	494 198
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Спортивные вседорожники



BMW X6

Передний бампер BMW X6 выполнен X-образным



Infiniti QX70

Широкая радиаторная решетка Infiniti QX70 сочетается с "хищными" узкими фарами



Porsche Cayenne

В анфас Porsche Cayenne напоминает модели Boxster и Panamera

Сегодня спортивными вседорожниками уже никого не удивишь, хотя еще лет 15 назад они были в диковинку. Они большие и мощные, а по динамике могут соревноваться даже с некоторыми купе. Конечно, их огромные моторы довольно таки прожорливые. Тем не менее, у нас они довольно часто встречаются на дорогах. Среди них можно заметить BMW X6, Infiniti QX70 и Porsche Cayenne.

BMW X6 второго поколения – новичок в этой тройке, ведь появился только в прошлом году. Он по-прежнему сочетает черты вседорожника и купе и сохраняет знакомый ниспадающий силуэт крыши и приподнятую заостренную заднюю часть. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы "X". Боковины стали более рельефными, а задние крылья теперь серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

Infiniti QX70 также очень смахивает на купе, ведь у него длинный капот, аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Широкая четырехугольная радиаторная решетка прибавляет агрессии передней части. Раскосые фары растянuty на рельефные крылья. В боковинах размещены узкие вентиляционные отверстия. Профиль подчеркивают огромные 21-дюймовые колеса. Выпуклое заднее стекло сверху прикрыто огромным спойлером. Задние фонари напоминают переднюю оптику, а пятая дверь украшена хромированными молдингами.

Porsche Cayenne смотрится несколько сдержаннее. В его дизайне преобладают плавные линии. Передние и задние стойки крыши обладают большим углом наклона. "Нос" выполнен в стиле Porsche Boxster и Panamera: сходство с ними заметно по каплевидным фарам, узким светодиодным указателям поворотов и профилированному капоту. Весьма широкая и решетка радиатора. Пожалуй, наиболее заметная черта задней части – узкие фонари, растянутые на крылья. Крышу украшает большой волнообразный спойлер, а из бампера выглядывают прямоугольные выхлопные трубы. Комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

BMW – самый крупный в этой тройке – достигает 4909 мм в длину при колесной базе в 2933 мм. У Infiniti эти показатели равны 4865 и 2885 мм, соответственно. Длина Porsche составляет 4846 мм, а расстояние между осями – 2895 мм. X6 и самый тяжелый – 2245 кг против 2075 кг у QX70 и 2065 кг у Cayenne.

В отделке салона X6 использованы кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльвами на ободу в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широкая централь-



При длине в 4909 мм BMW самый крупный в тройке



Аркообразная форма крыши – отличительная черта Infiniti



Porsche самый легкий в тройке – 2065 кг



Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой



Заднее стекло QX70 панорамное



На крыше Сауеппе установлен спойлер

ная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой "кормы".

Салон QX70 декорирован кожей, которую разбавляют многочисленные вставки из дерева и полированного алюминия. Передняя панель по форме напоминает волны. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра имеют нежно-синюю оплитронную подсветку, которая приятна для глаз. Между ними размещен экран, на который выведены остальные данные. Центральную панель венчает 8-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы, а навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Среди клавиш блока аудиосистемы можно заметить небольшие аналоговые часы. Сами кнопки удобно расположены и привыкание к ним не займет много времени. Электроприводом регулировок оснащены как передние сиденья, так и рулевая колонка. Сами кресла установлены довольно низко (по меркам вседорожника) и разделены высоким центральным тоннелем. Они мягкие, но при этом неплохо удерживают спину. Предусмотрены функции их подогрева и вентиляции.

В салоне Сауеппе спортивный стиль более выражен. Кожа в отделке несколько качественнее, чем у Infiniti, а вот деревянных деталей поменьше. Зато много серебристых металлических вставок. Заметны они и на трехспицевом рулевом колесе. Циферблаты приборов размещены в отдельных желобах, причем центральное место занимает большой тахометр с цифровым спидометром внутри. Слева – еще один спидометр, аналоговый, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. По краям находятся указатели уровня топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Центральная консоль наклонена и немного напоминает дорогой мобильный телефон. Венчает ее 7-дюймовый жидкокристаллический монитор. Однако клавиш здесь слишком много и все они мелкие, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Посадка за рулем достаточно низкая, сиденья комфортабельные и с отличной боковой поддержкой. Они оснащены функциями электропривода регулировок и подогрева, а вот высота и глубина рулевой колонки изменяются вручную. На широком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с вместительным боксом.

На втором ряду Porsche самое большое в этой тройке пространство для ног и над головой. А вот в X6 рослые пассажиры с

зади будут немного стеснены. У QX70 и Cayenne изменяется угол наклона спинок задних кресел. К слову, в Porsche сиденья можно сдвинуть назад на 160 мм. У него также самый вместительный багажник – 670 л против 580 л у BMW и всего 376 л у Infiniti. В двухместной конфигурации получается 1780, 1525 и 1755 л, соответственно. У всех внедорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X6 4.4, Infiniti QX70 5.0 Hi-tech и Porsche Cayenne S. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, парктроником, аудиосистемой с CD-проигрывателем, биксеноновыми фарами, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем (QX70 – адаптивным), системой стабилизации. Infiniti также укомплектован навигационной системой с жестким диском, камерами кругового обзора, DVD-плеером с экранами для задних пассажиров. У Cayenne 8 надувных подушек, а у соперников – по 6. Зато X6 получил системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Мотор BMW самый мощный в этой тройке – 4,4-литровый V8 с двумя турбинами развивает 450 л. с. при 6000 об/мин. Пиковые 650 Н•м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более чем достаточно. Мотор отзывчив и быстро раскручивается. Радует слух и насыщенный звук "восьмерки". С ней внедорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. Также у нас доступны версии X6 с 3,0-литровым 306-сильным бензиновым турбомотором и турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.). Можно выбрать и 575-сильный X6 M.

Infiniti также оснащен "восьмеркой", но атмосферной. Ее рабочий объем – 5,0 л, а развивает она 400 л. с. при 6500 об/мин. Двигатель высокооборотистый, а потому его желательнее хорошенько раскручивать, ведь максимальный крутящий момент в 500 Н•м доступен только с 4400 об/мин. Впрочем, V8 быстро набирает обороты, да и передачи в 7-ступенчатом "автомате" переключаются быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. QX70 весьма "прожорливый" – 18,8 л/100 км в городе и 9,8 л/100 км – на шоссе. Но доступны и более экономичные V6: бензиновый объемом 3,7 л (333 л. с.) и дизельный объемом 3,0 л (235 л. с.).

До недавнего времени Porsche Cayenne S также комплектовали V8, но после обновления он получил 3,6-литровый V6 с двойным турбонаддувом. Интересно, что новый двигатель даже мощнее – 420 л. с. при 6000 об/мин. Да и тяги на "низах" более, чем достаточно, ведь пиковые



Центральная панель BMW повернута к водителю



Циферблаты приборов Infiniti имеют нежно-синюю оптитронную подсветку



Центральная панель Porsche напоминает по дизайну мобильный телефон



На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой



В QX70 места над головой также не очень много



Задние сиденья Сауеппе оснащены горизонтальной регулировкой

550 Н•м крутящего момента в распоряжении всего при 1350 об/мин. Вместе с тем, мотор легко раскручивается до 6700 об/мин. Он работает тише, чем V8 соперников. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с, а максимальная скорость составляет 259 км/ч. Porsche экономичнее соперников – 13,0 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – на трассе. Также для вседорожника доступны варианты этого мотора мощностью 300 и 440 л. с., а также 4,8-литровый 520-сильный V8, турбодизели объемом 3,0 л (262 л. с.) и 4,2 л (385 л. с.).

У всех трех автомобилей – постоянный полный привод. Но вседорожные способности они проявляют только на легком бездорожье. Впрочем, и предназначение у них другое.

X6 демонстрирует очень неплохую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр развора – 10,9 м против 11,2 м у Infiniti и 11,7 м у Porsche.

QX70 получил технологию активного подруливания задних колес. Она неплохо борется с недостаточной поворачиваемостью и позволяет уверенно маневрировать. Постоянный полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Рулевое управление точное, пусть и довольно легкое. Езда довольно жесткая, тем более что вседорожник оснащен 21-дюймовыми низкопрофильными покрышками. Впрочем, и крены кузова относительно небольшие. Руль Infiniti острый, но не самый информативный. К тому же, шумоизоляция салона у него несколько хуже, чем у соперников.

Пожалуй, лучше всего настроена ходовая у Сауеппе, ведь управляемость у него лучше, чем у многих легковых моделей. Его рулевое управление привлекает своими точностью и информативностью, а виражи автомобиль проходит заметно быстрее соперников и с гораздо меньшими кренами кузова. На больших скоростях Сауеппе демонстрирует отличную курсовую устойчивость. Система полного привода имеет легкий заднеприводной уклон, а технология RTV имитирует дифференциал повышенного трения, что способствует лучшему поведению в поворотах.

Infiniti QX70 5.0 Hi-tech самый доступный из трех моделей 1 966 480 гривен, его сильная сторона – богатое оснащение. BMW X6 4.4 стоит 2 226 179 гривен, его сильная сторона – хорошая динамика. Porsche Cayenne S самый дорогой (2 509 813 гривен), а его козыри – экономичность и хорошо настроенное шасси.



Объем багажника BMW – 580 л

Багажник Infiniti не слишком большой – 376 л

Самый вместительный багажный отсек у Porsche – 670 л

Технические характеристики			
Модель	BMW X6	Infiniti QX70	Porsche Cayenne S
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2245	2075	2065
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1702	4865/1925/1650	4846/1939/1705
Колесная база, мм	2933	2885	2895
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	1635/1640	1655/1669
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	184	210
Объем багажника мин/макс, л	580/1525	376/1755	670/1780
Диаметр разворота, м	10,9	11,2	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	4395	5026	3604
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8	V8	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	32/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500	400 при 6500	420 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500	500 при 4400	550 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/90	Аи-98/85
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	ABS, EBD, VDC, TPMS	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	255/50 R19	265/45 R21	265/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,8	5,5
Максимальная скорость, км/ч	250	250	259
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,1	18,8	13,0
– загородный цикл	7,8	9,8	8,0
– смешанный цикл	9,7	13,1	9,8
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	2 226 179	1 966 480	2 509 813
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Бизнес-класс по-японски



Акура TLX

Решетка радиатора Акура TLX
выполнена в виде клюва



Infiniti Q70

В дизайне Infiniti Q70 преобладают
плавные линии



Lexus GS350

Веретенообразная решетка
радиатора Lexus GS350 сочетается
с прямоугольным воздухозаборником
в бампере

За последние полвека японская автомобильная промышленность совершила небывалый скачек. Марки из страны Восходящего солнца прошли путь от производителей бюджетных транспортных средств до лидеров отрасли. С конца 80-х годов они начали претендовать на премиум-сегмент и для этого создали особые бренды. Так у Honda появилось подразделение Acura, затем в Toyota создали Lexus, а в Nissan – Infiniti. Именно модели бизнес-класса от этих марок будут героями сравнительного тест-драйва, а именно Acura TLX, Infiniti Q70 и Lexus GS350.

Acura TLX – новичок в этой тройке: он появился год назад и сменил сразу две модели – TL и TSX. Его дизайн выполнен в традициях японской марки. Во внешнем виде преобладают стремительные линии. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв, с ней неплохо сочетается V-образный бампер. Раскосые фары – полностью светодиодные. У автомобиля длинный капот и укороченная задняя часть, большой угол наклона лобового стекла и высокая изогнутая оконная линия. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Infiniti Q70 до недавнего времени был известен как M Series, но при обновлении был переименован. В его внешнем виде преобладают изогнутые плавные линии. Своей выпуклой формой передние крылья напоминают волны, под стать им – и аркообразный силуэт крыши. Широкая хромированная четырехугольная решетка радиатора выражает мощь, а по бокам ее окружают изящные узкие биксеноновые фары. "Плечи" задних крыльев немного расширены. В крышку багажника интегрирован немаленький спойлер, украшают ее и хромированные молдинги. В продолговатых фонарях размещены C-образные светодиоды.

Новый Lexus GS немного преобразился, стал агрессивнее предшественника. В дизайне стало больше углов, взгляд четырехугольных фар стал более грозным (не в последнюю очередь благодаря светодиодным лампам дневного света). Веретенообразная решетка радиатора сочетается с прямоугольным воздухозаборником в бампере. Профиль же остался знакомым – остались фирменные дверные ручки и изгиб задних стоек. Оригинально выполнены фонари: их колпаки оснастили специальными наплывами, улучшающими аэродинамику.

Самый большой в этой тройке – Infiniti: его длина равна 4945 мм, а колесная база – 2900 мм. Аcura несколько меньше – 4851 и 2776 мм, соответственно. Длина Lexus достигает 4850 мм, а расстояние между осями – 2850 мм. TLX легче соперников: его масса равна 1745 кг против 1810 кг у GS и 1855 кг у Q70.

Салон Acura декорирован кожей, довольно много и серебристых алюминиевых вставок. Передняя панель по форме напоминает распростерты крылья. Трехспицевое рулевое колесо небольшое,



TLX легче соперников – 1745 кг



У Q70 наибольшие длина (4945 мм) и колесная база (2900 мм)



Во внешнем виде GS350 преобладают углы



Расширенные "плечи" Acura подчеркнуты продолговатыми фонарями



В крышку багажника Infiniti интегрирован спойлер



В фонарях Lexus размещены специальные наплывы, улучшающие аэродинамику

но кнопок на нем достаточно много. Интересно, что вместо традиционного селектора трансмиссии установлены кнопки. Крупные циферблаты спидометра и тахометра дополнены хромированными ободками. Между ними размещен экран бортового компьютера, а по краям приборной панели – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной панели – сразу два дисплея: верхний, 8-дюймовый, предназначен для навигационной системы, а нижний (с диагональю 7 дюймов) заменяет часть клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также отвечает за мультимедийную систему. Переключателей здесь немного и они крупные, а потому разобраться в них нетрудно. Кресла первого ряда комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

Если заглянуть внутрь Infiniti, то сразу становится понятно, что стиль салона является логическим продолжением внешнего дизайна. На торпедо преобладают дуговые поверхности, в таком же духе выполнено и четырехспицевое рулевое колесо. В отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. На педалях заметны металлические накладки. Приборы с серебристыми ободками размещены под изогнутым козырьком. Широкую центральную панель украшают изящные аналоговые часы, а над ними размещен 7-дюймовый экран мультимедийной системы. Управление ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Передние кресла удобные и вместе с тем их профилированные спинки обеспечивают лучшую в тройке боковую поддержку. Естественно, они оснащены подогревом, вентиляцией и электроприводом, обогревается и обод руля. Между сиденьями находится широкий подлокотник с вместительным отсеком внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В плане салона автомобили марки Lexus демонстрируют консервативный подход. Здесь можно заметить знакомое трехспицевое рулевое колесо и оптитронную комбинацию приборов. Материалы отделки немного качественнее, чем у соперников, а преобладают здесь кожа и недешевое бамбуковое дерево. Также присутствуют вставки из металла и лакированные поверхности. Особенность GS350 – огромный 12,3-дюймовый центральный дисплей, а для навигации в меню предусмотрен джойстик Remote Touch. Он очень удобен в пользовании, ведь по форме напоминает компьютерную "мышь". Сиденья первого ряда у Lexus, пожалуй, самые комфортабельные в этой тройке, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. В любом случае они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, также электрорегулировка и обог-

рев предусмотрены у рулевого колеса. На центральном тоннеле размещен широкий сдвижной подлокотник, а под ним прячется вместительный бокс. Обзорность в GS лучшая в тройке.

У GS и Q70 больше места для ног на втором ряду, хотя TLX немного уступает им по этому показателю. А вот пространство над головой в трех автомобилях приблизительно одинаковое. Салон Infiniti самый широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым здесь свободнее. У Q70 и TLX задние сиденья обогреваются. Lexus обладает наиболее вместительным 530-литровым багажником, тогда как у Infiniti его объем составляет 500 л, а вот у Acura он ощутимо меньше – 419 л.

Для сравнения выбраны Acura TLX 3,5 AWD Advance, Infiniti Q70 3,7 AWD Sport и Lexus GS350 AWD Business+. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема с DVD-плеером и жестким диском, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль. Acura и Infiniti также получили навигационную систему, а в TLX есть люк в крыше. Lexus привлекает внушительным набором подушек безопасности – их у него целых 10, тогда как у Acura – 7, а у Infiniti – 6. Кроме того, TLX и Q70 укомплектованы технологиями автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Седаны оснащены V6 с непосредственным впрыском топлива и приводом на обе оси. Двигатель Acura при объеме 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Пиковый крутящий момент в 355 Н·м достигается при 4500 об/мин, но 90% его доступны в диапазоне 2000-6000 об/мин. К тому же, TLX получил 9-ступенчатый "автомат", который работает очень плавно. Кроме того, он позволяет передвигаться на высшей передаче со скоростью 110 км/ч при всего 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Благодаря технологии отключения цилиндров удалось добиться лучшей в тройке экономичности: 12,9 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – в загородном. Также седан предложен у нас с 2,4-литровой 206-сильной "четверкой".

Самый мощный двигатель – у Infiniti: его 3,7-литровая "шестерка" развивает 333 л. с. при 7000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 363 Н·м доступен при высоких 5200 об/мин, поэтому мотор нужно хорошенько раскручивать, чтобы добиться лучшей динамики. Он быстро отвечает на нажатие педали акселератора и наполняет салон приятным высокочастотным звуком. С 7-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6,3 с и развивает 246 км/ч. Правда, он и более "прожорливый": 15,3 л/100 км в городе и 8,4 л/100 км – на шоссе. Infiniti также предлагают с 2,5-литровым 222-сильным V6 и 5,6-литровым V8 мощностью 408 л. с.



На центральной панели TLX – сразу два дисплея



Приборы Q70 с серебристыми ободками размещены под изогнутым козырьком



Особенность GS350 – огромный 12,3-дюймовый дисплей на центральной панели



В Acura места для ног сзади несколько меньше, чем у соперников



Салон Infiniti самый широкий



На втором ряду Lexus – довольно щедрое пространство для ног

Двигатель Lexus имеет рабочий объем 3,5 л. Его мощность составляет 317 л. с. при 6400 об/мин, а максимальный крутящий момент – 378 Н•м при 4800 об/мин. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 6,3 с, а максимальная скорость ограничена электроникой на отметке в 230 км/ч. "Шестерка" лучше чувствует себя после 3500 об/мин. Она работает тише и более плавно, чем моторы соперников. Практически незаметно и переключение передач в 6-ступенчатом "автомате". GS350 "употребляет" 14,4 л/100 км в городском цикле и 7,6 л/100 км – за городом. Lexus также можно оснастить 2,5-литровой 207-сильной "шестеркой" или гибридной силовой установкой суммарной мощностью 338 л. с.

TLX демонстрирует неплохую управляемость. Руль седана точный и острый, а обратной связи вполне достаточно. Подвеска довольно упругая и неровности дорог дают о себе знать, но зато крены в виражах небольшие. Полный привод SH-AWD не только улучшает сцепление с дорогой, но и помогает побороть недостаточную поворачиваемость благодаря технологии изменения вектора тяги. В салоне очень тихо даже при 140 км/ч благодаря технологии активного подавления звуковых помех. Тормоза также эффективные: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок длиной 35,7 м.

Ходовая Q70 в варианте Sport настроена на активную езду. Рулевое управление весьма точное, пусть и довольно легкое. Большую часть времени седан остается заднеприводным и только на скользкой дороге или при резком разгоне подключается передняя ось. Оснащение включает 20-дюймовые колеса и более жесткие пружины подвески. Поэтому большой Infiniti уверенно чувствует себя на извилистых дорогах. Впрочем, и выбоины на дороге более ощутимы, чем у соперников. Шумоизоляция качественно выполнена, поэтому ветер и шины в салоне не слышны. Остановка со 100 км/ч осуществляется на отрезке дороги длиной в 35 м.

GS350 традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его руль очень легкий, хотя не самый информативный. Мягкая подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Маневрирует седан также неплохо. У Lexus диаметр разворота равен 10,6 м, тогда как в Infiniti – 11,2 м, а у Acura – 11,8 м. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. В салоне очень тихо даже на скоростях свыше 150 км/ч. Педаль тормоза длинноходая, а замедление не резкое. Тормозной путь со 100 км/ч лучший в тройке – 34,1 м.

Acura TLX 3,5 AWD Advance – самый доступный из трех седанов – 1 155 500 гривен. При этом он привлекает богатым оснащением и экономичностью. Infiniti Q70 3,7 AWD Sport стоит 1 365 000 гривен, его преимущество – вместительный салон. Цена Lexus GS350 AWD Business+ – 1 794 000 гривен, его сильные стороны – комфорт и вместительный багажник.



Объем багажника TLX – 419 л



У Q70 в распоряжении 500 л



Багажник GS350 самый вместительный – 530 л

Технические характеристики			
Модель	Acura TLX	Infiniti Q70	Lexus GS350
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1745/2175	1855/2267	1760/2250
Длина/ширина/высота, мм	4851/1853/1440	4945/1845/1515	4850/1840/1455
Колесная база, мм	2775	2900	2850
Колея передняя/задняя, мм	1596/1602	1575/1565	1575/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	138	145	140
Объем багажника мин/макс, л	419	500	530
Диаметр разворота, м	11,8	11,2	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3471	3696	3456
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	290 при 6200	333 при 7000	317 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4500	363 при 5200	378 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Аи-95/80	Аи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA, TPMS	ABS, EBD, BA, VDC, TPMS	ABS, EBD, VSC, TPMS
Размер шин	245/45 R18	245/50 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9	6,3	6,3
Максимальная скорость, км/ч	210	246	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,9	15,3	14,4
– загородный цикл	6,8	8,4	7,6
– смешанный цикл	9,1	10,9	10,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 155 500	1 365 000	1 794 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

WYŚCIGI OKRĘŻNE *AUTOMOBILOWE i MOTOCYKLOWE* O NAGRODĘ M. LWOWA 8. WRZEŚNIA



Гран-при на улицах Львова

Гонку класса "Формула-1" не зря называют Королевой автоспорта. Здесь внедряются самые передовые технологии, а скорость болидов на прямой порой превышает 350 км/ч. За право проведения Гран-при борются многие страны мира. Украинцы смотрят "Формулу-1" преимущественно по телевизору, а ближайшие этапы к нам – в Венгрии и России. Но мало кто знает, что у нашей страны – весьма давние традиции в автоспорте. И соревнования такого высокого уровня, как "Формула-1", уже проводили у нас. Еще 85 лет назад Гран-при принимал Львов, который, правда, находился в то время под властью Польши.

Долгое время факт проведения Гран-при Львова был мало кому известен, а при советской власти держался чуть ли не в секрете. Но благодаря исследователю Артему Атояну автолюбители смогли узнать об этой интересной странице украинской истории. Информации о гонке чрезвычайно немного, даже западные историки мало что о ней знают. Почти не осталось и документальных свидетельств тех событий.

Первые автомобильные соревнования в Галичине прошли еще в 1925 году между Стрием и селом Великая Воля. Расстояние свыше 40 км первым преодолел поляк Генрик Лифельдт на Austro Daimler. Со временем дистанцию гонки продлили до Львова, а в 1927 году родилась идея провести Гран-при по улицам города. Интересно, что знаменитую городскую гонку в Монте-Карло задумали только в 1928 году, но воплотили в жизнь всего за 12 месяцев, а потому она состоялась раньше.

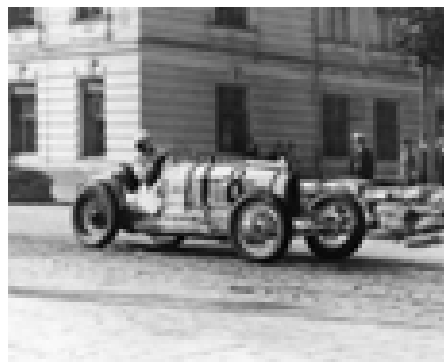
Что же представлял собой Гран-при Львова? Трассу длиной 3041 м проложили по брусчатке улиц Стрийской, Гвардейской и Витовского. За характерную форму ее называли львовским треугольником. Дорожное покрытие не изменилось за 75 лет и даже на современных автомобилях не слишком комфортно ездить по мостовой. Что уж тогда говорить о гоночных болидах 30-х годов с узкими шинами. Следует также отметить немалый перепад высот, а



Ганс Штук



Ганс Штук ведет свой Mercedes-Benz SSK к победе на Гран-при Львова 1931 года



Болиды на улицах Львова разгонялись до 160 км\ч



В наши дни Гран-при Львова возродили как ралли старинных автомобилей



Maserati 4CM 1932 года



Mercedes-Benz 710 SSK 1928 года



Mercedes-Benz SSKL 1930 года



Ганс Штук за рулем 300-сильного Mercedes-Benz SSKL не добрался до финиша в 1932 году



Генрик Лифельдт – первый победитель Гран-при Львова



Гонки во Львове собирали по 50–60 тыс. зрителей

также тот факт, что 800 м трассы проходило по трамвайным рельсам. А ведь нередко во время гонок шел дождь, и тогда брусчатка становилась по-настоящему опасной.

Первую гонку провели 8 сентября 1930 года. Звезды автоспорта во Львов не приехали, так как в тот же день проходил гораздо более значимый Гран-при в итальянской Монце. Тем не менее, посмотреть на соревнования пришли около 50–60 тыс. львовян (это при том, что население города в те годы составляло примерно 300 тыс. человек). Возведенные трибуны всех вместить не смогли, да и билеты оказались недешевыми: от 5 до 90 злотых, тогда как сутки в отеле стоили всего ползлотого. Поэтому большинство зрителей расположились просто на тротуарах. Некоторые предприимчивые жители Львова сдавали в аренду свои балконы. Кстати, именно так сейчас поступают владельцы квартир в Монте-Карло во время Гран-при.

Несмотря на огромное количество людей, безопасность гонки была организована на высшем уровне. По периметру трассы дежурили 500 полицейских. Автодром также тщательно обгородили мешками с песком (его привезли целых 400 тонн) и закупили новейшие хронометры и электрооборудование. Гран-при Львова обошлось без серьезных аварий, что для довоенных гонок считалось почти чудом. Ведь тогда пилоты нередко погибали или получали тяжелые травмы.

На старт вышли пять экипажей. В отсутствие серьезных конкурентов победителем стал Генрик Лифельдт. За рулем нового Austro Daimler ADR6 Sport со 100-сильной

3,0-литровой "шестеркой" он без труда преодолел сто кругов дистанции и на 14 секунд опередил Мауриция Потоцкого на Bugatti Type 35B.

Первый опыт оказался удачным, и в 1931 году Гран-при Львова обрело международный статус и было включено в календарь чемпионата Formula Libre. Дабы оно не пересекалось с гонкой в Монце, его даже перенесли на июль. Гонщиков в пелотоне было уже семь: большинство из них использовали болиды Bugatti, а вот немецкий асс Ганс Штук стартовал на новейшем Mercedes-Benz SSK. Это творение Фердинанда Порше с 7,1-литровым 225-сильным двигателем достигало 200 км/ч. В общем, неудивительно, что он отпраздновал заслуженную победу.

В 1932 году участников стало еще больше и их разделили на два класса – спортивные и гоночные автомобили. Ганс Штук привез во Львов новейший 300-сильный Mercedes-Benz SSKL. Но и конкуренты не дремали. Главным соперником Штука стал еще один немец – лучший гонщик 30-х годов, многократный чемпион Европы Рудольф Караччиола. Он пилотировал Alfa Romeo 8C 2300 Monza – пусть не столь мощный (180 л. с.), но зато более легкий, чем Mercedes-Benz. Болиды на улицах Львова разогнались до 160 км/ч и преодолевали круг со средней скоростью в 90 км/ч. Правда, борьбы двух титанов не получилось – Штук сошел с дистанции из-за пробитого радиатора и Караччиола отпраздновал победу. Впрочем, пилот не считал триумф легким и позже признался, что Гран-при Львова стал одной из самых сложных и изнурительных гонок в его карьере. А трасса в столице Галичины, по мнению Караччиолы, получилась не хуже, чем в Монте-Карло.



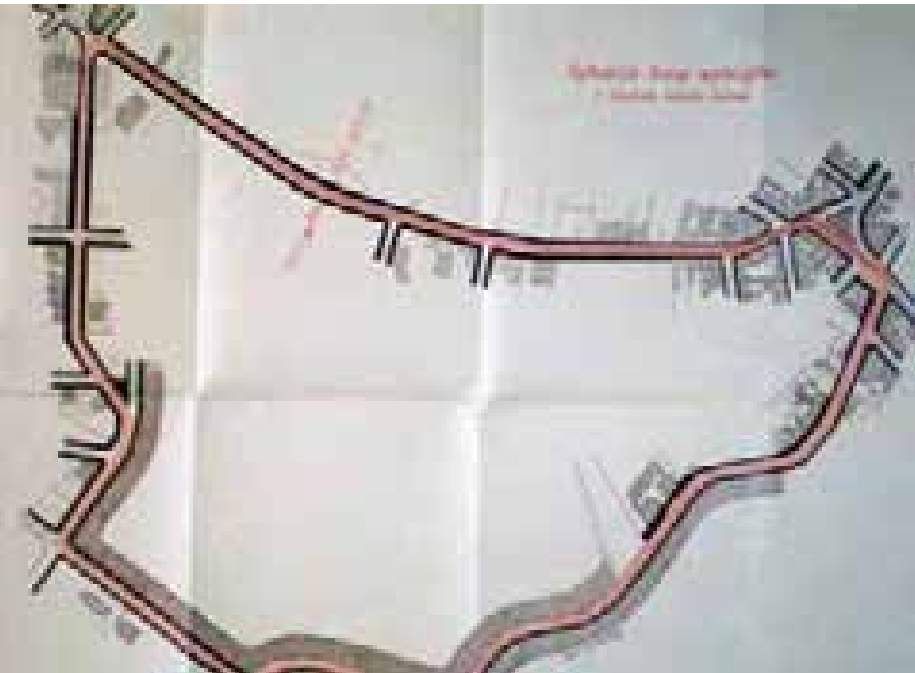
Организаторы гонки установили на трек современное оборудование



Пьер Вейрон



Рудольф Караччиола на старте Гран-при Львова 1932 года



Львовский треугольник



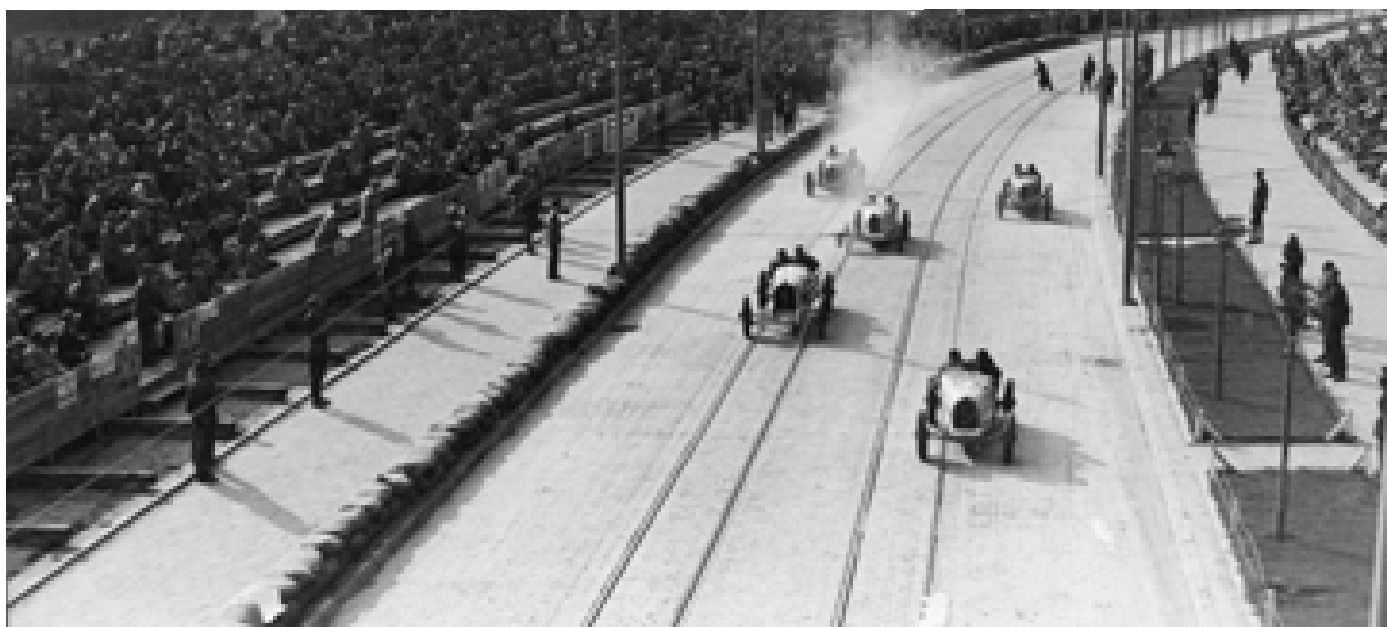
Рудольф Караччиола



Рудольф Караччиола не знал себе равных на улицах Львова



Старт последнего Гран-при Львова, 1933 год



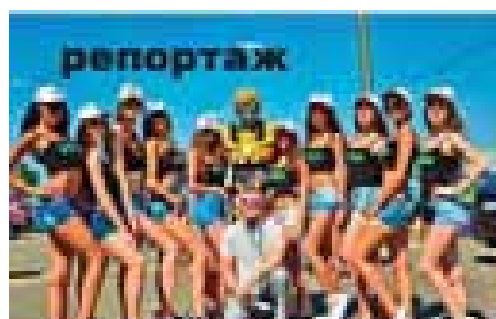
Часть гоночной трассы проходила по трамвайным рельсам

Через год количество участников Гран-при Львова достигло 17. Штук и Караччиола на этот раз не принимали участие, потому что гонка совпала во времени с Гран-при Франции. Зато одним из участников гонки стал легендарный Пьер Вейрон – именно в его честь назван сверхскоростной Bugatti Veyron. Посетители смогли увидеть и Alfa Romeo 8C 2300, и Bugatti Type 51, и Mercedes-Benz SSKL, и Maserati 4CM. На старт, кстати, вышли три женщины, что было редкостью для тех лет.

В классе гоночных авто победу праздновал норвежец Ойген Бйорнстад. Он сотворил настоящую сенсацию, так как умудрился проехать все 100 кругов без пит-стопа. Пилот не хотел делать дозаправку, так как понимал: она займет очень много времени и он потеряет лидерство. Тем более что регламент требовал заглушить двигатель в боксах, а завести его снова было нелегко. Никто не мог понять, как его Alfa Romeo получился столь экономичным. Лишь полвека спустя Бйорнстад сознался, что установил на болиде дополнительный бензобак.

К сожалению, после 1933 года гонки во Львове не проводили. Поначалу Гран-при планировали и на 1934 год, но из-за экономического кризиса от его проведения пришлось отказаться. Соревнования пытались возродить в 1937 году, но болиды тогда стали мощнее и быстрее, а потому понадобилась модернизация трассы. У львовских властей денег на это не оказалось.

Гран-при Львова – первая на постсоветском пространстве гонка автомобилей класса "Формула". Для своего времени это было знаковое событие, поэтому неудивительно, что его чтят в наши дни. Ежегодно во Львове проходит ралли классических автомобилей Leopold Grand Prix. Кроме того, в память о событии установлена мемориальная доска.



WOG Drive Fest 2015!

На автодроме «Чайка» 25 июля состоялось грандиозное шоу, которому не было аналогов в Украине! Параллельные гонки, велосипедные авто, дрифт-шоу, развлечения и конкурсы!

Партнёром гонок выступило модельное агентство Marilyn Media Group! Модели были неотъемлемой частью соревнований, гармонично балансируя спорт, мощь и красоту. Так удивительно совпало, что именно 25 июля у президента модельного агентства Marilyn Media Group Александры Вржана, которая украсила данное мероприятие своим присутствием, был день рождения!

Хотим поздравить Александру с прошедшим праздником и пожелать творческих успехов, грандиозных открытий и глоток неиссякаемой энергии!



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
ГОРЯЧИЙ
СЕЗОН

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО
ОТДЫХ!

ДОБАВЬТЕ БЛЮДУ
ОСТРОТЫ!

АНТИЧНАЯ
ТУРЦИЯ

ОСТРОВА МЕЧТЫ

ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ

МИР УДОВОЛЬСТВИЙ

Оксана Давыдова

ОТКРОВЕННО
О ГЛАВНОМ



ТЕНДЕНЦИИ
ФЕЙЕРВЕРК
КРАСОК
СО ЗНАНИЕМ
ДЕЛА

DISCOVERY
CHANNEL
ПОСТОРОННИМ
ВХОД ЗАПРЕЩЕНО

ВИКТОРИЯ
БЕКХЭМ
ГОРДОСТЬ И
ПРЕДУБЕЖДЕНИЕ

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
свето
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета



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