

Тест-Драйв

Октябрь 2015



Автосалон во Франкфурте IAA-2015 • BMW 3.0 CSL Hommage R • Peugeot Fractal • Renault Alaskan
• Bugatti Vision Gran Turismo • Citroen Cactus M • Honda Civic • Hyundai Elantra • Lexus LX570
• Citroen DS4 • Mercedes-Benz S-Class Cabriolet • Kia Sportage • Porsche 911 • Toyota Prius
• Toyota Land Cruiser • Peugeot 2008 DKR • Chevrolet SS • Lexus GS • Chevrolet Volt • Honda HR-V
• Jaguar XF • Lexus RX • Ford Mustang Shelby GT350 • Volkswagen Touran • Ford Mondeo,
Mazda 6 и Volkswagen Passat • Citroen C-Elysee, Renault Logan и Skoda Rapid • Hyundai Santa Fe,
Nissan X-Trail и Subaru Forester • Alpine Renault

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

Октябрь 2015



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»

www.testdrive.com.ua



4

Автосалон

Автосалон во Франкфурте IAA-2015:
мобильность объединяет



38

Концепт-кар

BMW 3.0 CSL Hommage R:
предвестник нового 6 Series



44

Концепт-кар

Peugeot Fractal:
маленький "спортсмен"



52

Концепт-кар

Renault Alaskan:
первенец в сегменте пикапов



56

Концепт-кар

Bugatti Vision Granturismo:
предвестник нового Chiron



62

Концепт-кар

Citroen Cactus M:
для активного отдыха



66

Премьера

Honda Civic:
десятое поколение



72

Премьера

Hyundai Elantra:
подарок к юбилею



76

Премьера

Lexus LX570:
повторное обновление



82

Премьера

Citroen DS4:
обновление



88

Премьера

Mercedes-Benz S-Class Cabriolet:
возвращение



96

Премьера

Kia Sportage: четвертое поколение



102

Премьера

Porsche 911:
обновление с упором на турбонаддув



106

Премьера

Toyota Prius:
четвертый дубль



112

Премьера

Toyota Land Cruiser



118

Премьера
Chevrolet SS:
обновление



124

Премьера
Peugeot 2008 DKR:
готов к покорению "Дакара"



130

Премьера
Lexus GS: модернизация



136

Дебютант
Chevrolet Volt:
совершил скачек вперед



144

Дебютант
Jaguar XF:
элегантность и скорость



154

Дебютант
Honda HR-V:
возвращается



164

Дебютант
Lexus RX:
новая внешность, знакомый характер



172

Дебютант
Ford Mustang Shelby GT350:
разрушает стереотипы



180

Дебютант
Volkswagen Touran:
просторнее, экономичнее, быстрее



188

Сравнительный тест-драйв
Ford Mondeo, Mazda 6 и Volkswagen Passat:
современный D-класс



194

Сравнительный тест-драйв
Citroen C-Elysee, Renault Logan и Skoda Rapid:
бюджетное предложение



200

Сравнительный тест-драйв
Hyundai Santa Fe, Nissan X-Trail и Subaru Forester:
азиатская школа вседорожников



206

Страницы истории
Alpine Renault:
рожденные на горных серпантинах

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.

Автосалон во Франкфурте IAA-2015: мобильность объединяет



Раз в два года, осенью, в автомобильном мире происходит знаковое событие – Франкфуртский автосалон Internationale Automobil-Ausstellung (IAA). По традиции он проводится по очереди с автошоу в Париже. Впервые IAA открыл двери еще в далеком 1897 году в Берлине, а Франкфурт принял эстафету с 1951 года. Нынешний автосалон – уже 66-ой по счету и проходит под лозунгом "Мобильность объединяет".

IAA-2015 подтвердил статус одной из самых масштабных автомобильных выставок в мире. В нынешнем году свои стенды выставили 1103 компании из 39 стран мира – как автопроизводители, так и фирмы, специализирующиеся на мотоциклах, запчастях и автоаксессуарах. Всего во Франкфурте состоялось более 200 мировых и европейских премьер – втрое больше, чем на автосалоне 2013 года. Этот факт как нельзя лучше демонстрирует, что автомобильная отрасль сейчас находится на подъеме. Чтобы поместить все экспозиции, понадобились огромные павильоны общей площадью 230 000 кв. м. По традиции новинки представили в первые два дня автошоу, отведенные для прессы и специалистов отрасли – их во Франкфурт прибыло 12 000.

Нефть дешевеет, а значит растет спрос на мощные и скоростные автомобили. Франкфуртский автосалон-2015 порадовал целой россыпью спортивных моделей: их показали Alfa Romeo, Audi, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Mercedes-Benz, Porsche. Впрочем, это не значит, что электромобили и гибриды отошли на второй план – их тоже было в достатке. Один Toyota Prius чего стоит. Кроме того, увидело мир немало вседорожников – спрос на эти модели остается стабильно высоким. Традиционно огромные стенды подготовили местные немецкие марки. Вместе с тем, неожиданно масштабной оказалась экспозиция концерна Renault-Nissan.

Одними новыми автомобилями, конечно, дело не обошлось. Отдельный павильон отвели современным технологиям и в особенности мультимедиа. Организовали и специальную площадку, посвященную безопасности автомобилей. А еще во Франкфурте – выставка автомобилей агента 007 Джеймса Бонда. Кроме того, именно на IAA-2015 проходит встреча министров транспорта Большой семерки. Конечно, не менее важными, чем VIP-персоны, являются рядовые посетители, которых ожидается около 250 тыс. К их услугам – различные представления, шоу, конкурсы и концерты.

Alfa Romeo

Alfa Romeo Giulietta – долгожданный седан D-класса, пришедший на смену модели 159. Он подрос до 4,7 м в длину и отличается атлетичным дизайном с длинным капотом и профилированными боковинами. Фирменный "клюв" решетки радиатора сочетается с двумя широкими воздухозаборниками, а узкие фары напоминают лепестки цветов. Флагманский вариант Giulietta QV можно отличить по аэродинамическому обвесу и заднему спойлеру, а его крыша и капот – карбоновые. В салоне преобладает спортивный стиль. Здесь также можно заметить вставки из углеволокна, а приборы разделены цветным дисплеем. Большую часть центральной панели занимает сенсорный экран. Со временем седан получит целый набор новых турбодвигателей, но пока предложен только вариант QV, под капотом которого установлен 3,0-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом. Он развивает 510 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с и развивать 307 км/ч. В этом случае предусмотрены трансмиссия с двумя сцеплениями и полный привод вместо заднего. Цена Giulietta QV – 79 тыс. евро.



Alfa Romeo Giulia



Audi

В Audi выбрали Франкфурт для презентации нового поколения A4. Пусть седан и универсал с виду очень напоминают предшественников, платформа у них полностью новая. Длина A4 выросла до 4726 мм, а колесная база – до 2820 мм. Но при этом автомобиль стал легче на 120 кг за счет большей доли алюминиевых сплавов в конструкции. Из внешних отличий следует отметить шестиугольную решетку радиатора и стреловидные фары. В салоне показания приборов теперь выведены на дисплей, могут проецироваться данные и на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а к ней прикреплен экран мультимедийной системы. A4 стал просторнее внутри, а объем багажника седана вырос до 505 л. Технологии определения усталости водителя и автоматического замедления теперь в базовой комплектации, а среди опций отныне есть трехзонный климат-контроль, беспроводной Интернет и парковочный автопилот. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 и 252 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.) и 3,0 л (218 и 272 л. с.). Есть версии с передним и полным приводом. Начальная стоимость Audi A4 – 35 тыс. евро.

Рядом представили заряженный Audi S4. Он получил новый 3,0-литровый бензиновый V6 мощностью 354 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. Вместе с тем, S4 стал и экономичнее – 7,4 л/100 км в смешанном цикле. Автомобиль получил 8-ступенчатый "автомат" и



Audi e-tron Quattro



Audi SQ5 TDI Plus



Audi S4



Audi S4

полный привод. Отличить его можно по аэродинамическому обвесу и новой решетке радиатора, а в салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. S4 ощутимо дороже обычного A4 – 55 тыс. евро.

Представили на стенде Audi еще две заряженных модели. Седан S8 Plus оснащен 4,0-литровым 605-сильным V8 с двойным турбонаддувом, он разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с и развивает 305 км/ч. А под капотом Audi SQ5 TDi Plus – 3,0-литровый 340-сильный битурбодизель, позволяющий достичь 100 км/ч за 5,1 с.

Концептуальный Audi e-tron Quattro предваряет появления электромобиля Q6. Вседорожник длиной 4,88 м привлекает нетипичным для Audi, с большими углами наклона стоек крыши и расширенными колесными арками. Довольно необычно выглядит широкая решетка радиатора. Оптика концепт-кара полностью светодиодная. У e-tron Quattro очень низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,25. В салоне обод руля плоский снизу, а приборы и все клавиши заменены дисплеями. Установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Трио электромоторов суммарно развивают 435 л. с., а кратковременно доступны и 503 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Заряда аккумуляторов хватает, чтобы проехать 500 км, а пополнить его можно за 50 минут.

Audi S8 Plus



Audi A4 Avant

Bentley

Bentayga – первый внедорожник в истории Bentley. Этот исполин длиной 5141 мм и с колесной базой в 2922 мм использует платформу Audi Q7. Но широкая хромированная решетка радиатора, круглые фары (светодиодные, кстати) и расширенные задние крылья дают понять, что перед нами именно Bentley. В отделке салона использованы кожа, дерево и полированный алюминий. Циферблаты приборов в классическом стиле разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Покупатель может выбрать трехместный диван второго ряда либо два отдельных кресла с электроприводом, функциями вентиляции и массажа. Объем багажника равен 430 л. Bentayga получил беспроводной Интернет, системы автоматического замедления, ночного видения и распознавания дорожных знаков. W12 объемом 6,0 л с двумя турбинами развивает 600 л. с. и обладает крутящим моментом в 900 Н•м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость составляет 301 км/ч. При этом благодаря системе глушения мотора при остановках средний расход топлива – 12,8 л/100 км. Внедорожник получил полный привод с режимами для различных типов бездорожья и активную пневмоподвеску. Стоимость внедорожника – 200 тыс. евроа первой его владелицей стала королева Великобритании Елизавета II.



Bentley Bentayga



Bugatti

Bugatti Vision Gran Turismo презентovali и виртуально в компьютерной игре, и в металле. Этот концепт-кар является предвестником нового купе Chiron (наследника Veyron). Принадлежность к "семейству" Bugatti легко заметна по подковообразной решетке радиатора и характерному изгибу линии крыши. Сразу бросаются в глаза огромное антикрыло и характерный "плавник". Тоненькие фонари растянuty на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются замша и карбон. Рулевое колесо напоминает штурвал самолета, а прямо на нем размещен небольшой дисплей, дублирующий показания цифровой панели приборов. На центральной консоли можно заметить изображения автодрома в Ле-Мане, где команда Bugatti дважды выигрывала 24-часовую гонку. Bugatti Vision Gran Turismo получил доработанный 8,0-литровый W16 с четырьмя турбинами и полный привод. Он способен развить скорость свыше 400 км/ч.



Bugatti Vision Gran Turismo



Bugatti Vision Gran Turismo

BMW

Во Франкфурте представили новый BMW 7 Series. Флагманский седан сохраняет узнаваемый дизайн с длинным капотом, высокой оконной линией и разделенной пополам решеткой радиатора. Продолговатые фары теперь светодиодные и с лазерным дальним светом. Пороги теперь украшены хромированными молдингами, серебристая накладка соединяет и фонари 7 Series. Хотя "семерка" и подросла до 5098 мм в стандартной версии, ее массу снизили на 130 кг. В салоне теперь показания приборов выведены на экран и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а клавиши на ней сделали сенсорными. Электропривод, вентиляция и функция массажа теперь доступны как для передних, так и для задних сидений. Объем багажника вырос до 515 л. BMW 7 Series теперь может быть оснащен четырехзонным климат-контролем, парковочным автопилотом с дистанционным управлением, системой ночного видения, камерами кругового обзора. На первых порах предложат бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (325 л. с.) и 4,4 л (450 л. с.), а также 3,0-литровый 265-сильный турбодизель. Позже появится модификация с V12. Показали на автосалоне и 326-сильную гибридную версию. Все 7 Series получили 8-ступенчатый "автомат" и пневмоподвеску, а среди опций появились управляемые задние колеса. Стоимость базового седана – 82 тыс. евро.

Рядом показали новое поколение BMW X1, которое построено на платформе Mini. Вседорожник немного короче предшес-



BMW 7 Series



BMW 7er.
SERIES.

BMW 7 Series



твенника и в базовой версии стал переднеприводным. Впрочем, внешние изменения не слишком радикальны. Новый X1 выделяется благодаря стреловидным фарам и более профилированным боковинам. В салоне стало больше хромированных деталей. Показания приборов теперь могут проецироваться на лобовое стекло, а из центральной панели выдвигается 6,5-дюймовый дисплей. У задних сидений появилась горизонтальная регулировка, а объем багажника увеличен до 505 л. Список опций расширили парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического замедления, технология распознавания дорожных знаков. Поначалу на выбор предложат 2,0-литровые турбомоторы: бензиновые мощностью 192 и 231 л. с., а также турбодизели, развивающие 150, 190 и 231 л. с. Для X1 доступны 6-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а полный привод – опция. Стоимость базового BMW X1 – 30 тыс. евро.

BMW 3 Series претерпел небольшое обновление к 40-летию модели. Внешние изменения минимальны – заметны только светодиодные фары и измененные фонари. В салоне заметен новый блок клавиш климат-контроля. Седан и универсал получили новые бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (136 л. с.), 2,0 л (184 и 252 л. с.) и 3,0 л (326 л. с.), а также свежие 2,0-литровые турбодизели мощностью 115, 150 и 190 л. с.



BMW X1



Citroen

Citroen Cactus превратили в оригинальное пляжное багги. Автомобиль потерял пару дверей и боковые окна. Мягкая тканевая крыша устанавливается вручную, также появились крепления для перевозки доски для серфинга. В расширенных колесных арках видны высокопрофильные всесезонные покрышки. Внутри Cactus M напоминает скоростной катер. Повсюду виден пластик в цвет кузова, а сиденья украшены оригинальным узором. В полу предусмотрены отверстия для стока воды. Cactus M получил 1,2-литровый турбомотор мощностью 110 л. с. и систему контроля сцепления Grip control.

Citroen DS4 претерпел обновление. Вслед за старшим братом DS5 хэтчбек получил прямоугольную решетку радиатора. Также у него новые фары и увеличенный передний воздухозаборник. Кроме того, предложена модификация DS4 Crossback с увеличенным на 30 мм дорожным просветом и защитным пластиковым обвесом. В салоне появился новый 7-дюймовый экран мультимедийной системы, а среди дополнительного оборудования теперь есть камера заднего вида. DS4 получил новый 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 130 л. с., а также усовершенствованные двигатели объемом 1,6 л (165 и 210 л. с.) и 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 180 л. с.



Citroen Cactus M



Citroen Cactus M



Citroen DS4

Ferrari

К купе Ferrari 488 GTB присоединился кабриолет Spider. Автомобиль является собой серьезно доработанную модель 458, а его главное отличие – 3,9-литровый 670-сильный V8 с двойным турбонаддувом. Максимальный крутящий момент вырос до 760 Нм. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а максимальная скорость превышает 330 км/ч. Интересно, что 488 Spider стал еще и экономичнее – расходует в среднем 11,4 л/100 км. Также кабриолет оснастили улучшенными карбоново-керамическими тормозами. Отличить автомобиль можно по новой форме "носа", увеличенным воздухозаборникам в бампере и боковинах, аэродинамическому обвесу и освеженным фонарям. В салоне можно заметить измененный белый циферблат тахометра. Стоимость Ferrari 488 Spider – 220 тыс. евро.



Ferrari 488 Spider



Ferrari 488 Spider



Ferrari 488 Spider

Fiat

Fiat 500 претерпел небольшое обновление. Конечно, он сохранил неоклассический дизайн, но можно заметить новые круглые фары со светодиодными ходовыми огнями и хромированную накладку в передней части. Кроме того, увеличен воздухозаборник в бампере, а боковины украшены пластиковыми накладками. Сзади заметны светодиодные фонари в виде колец. В салоне бросаются в глаза новое рулевое колесо и цифровая панель приборов. На центральной консоли появился 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Появился и новый бензиновый турбомотор объемом 0,9 л и мощностью 105 л. с. Цена осталась неизменной – от 12 250 евро.



Fiat 500



Honda

Honda Project 2&4 – прототип спартанского трекового автомобиля. Болид с открытыми колесами длиной 3040 мм, шириной 1820 мм и высотой 995 мм весит всего 405 кг. Большинство кузовных деталей попросту отсутствует, даже кресло водителя не ограждено боковинами. Мотоциклетный 1,0-литровый двигатель развивает 215 л. с. при 13000 об/мин, а максимальный крутящий момент достигает 118 Нм при 10500 об/мин. В паре с ним работает 6-ступенчатая секвентальная коробка переключения передач.

Концептуальный Honda Civic Tourer Active Life предназначен для велосипедистов. В основе его лежит универсал Civic. В салоне автомобиля появились специальные крепления для перевозки велосипедов, а подсвечивают их светодиоды. Также предусмотрены отделения для бутылок с питьевой водой и встроенный насос для подкачки шин. В пятой двери установлен специальный фонарик, чтобы подсвечивать погрузку велосипеда или его ремонт ночью. Отличить Civic Tourer Active Life можно по 18-дюймовым легкосплавным дискам и двуцветной окраске. Приводит в движение его 1,6-литровый 120-сильный турбодизель.



Honda Civic Tourer Active Life



Honda Project 2&4



Honda Project 2&4



Hyundai N 2025 VGT



Hyundai

В Hyundai подготовили к автосалону футуристический спортпрототип N2025 VGT. Автомобиль с карбоновым кузовом весит всего 972 кг. У него выраженный "нос", очень скромные крылья и огромный киль за пассажирским отсеком. Тоненькие фа-

ры и фонари являются светодиодными. В каждом колесе установлено по электромотору, а суммарно они развивают 670 л. с.. Питают их энергией водородные топливные ячейки. Кратковременно мощность можно повысить до 870 л. с. благодаря технологии рекуперации тормозной энергии KERS (как на болидах "Формулы-1").

Линейку нового Hyundai i20 пополнил вседорожный вариант Active. Его можно отличить по увеличенному на 20 мм (до 170 мм) клиренсу и защитным пластиковым накладкам в нижней части кузова. Кроме того, на i20 Active дебютировал 1,0-литровый бензиновый турбомотор, предложенный в вариантах мощностью 100 и 120 л. с.



Hyundai i20 Active



Infiniti Q30

Infiniti

С моделью Q30 Infiniti открыли для себя С-класс. Автомобиль длиной 4,4 м построен на платформе Mercedes-Benz A-Class. Он не слишком отличается от предсерийного концепт-кара и привлекает изящным дизайном с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая прямоугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. У Q30 мускулистые передние крылья и волнообразные штампованные линии на боковинах. Оригинально выглядят и изогнутые задние стойки крыши. В отделке салона много черных лакированных вставок. Трехспицевое рулевое колесо привлекает необычной стреловидной ступицей. Центральная панель немного повернута к водителю. Объем багажника хетчбэка – 368 л. На первых порах Infiniti Q30 получит бензиновые турбомоторы объемом 1,6 л (122 и 156 л. с.) и 2,0 л (211 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (109 л. с.) и 2,1 л (177 л. с.). На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Базовый вариант будет стоить около 24 тыс. евро.



Infiniti Q30



Infiniti Q30

Q30

Jaguar

На стенде Jaguar тоже первенец – вседорожник F-Pace. Презентовали знаковую модель оригинальным образом: она совершила мертвую петлю в специальном 19-метровом колесе. Стремительный автомобиль длиной 4,7 м привлекает широкой "пастью" решетки радиатора и раскосыми светодиодными фарами. У него большие углы наклона стоек крыши и немаленький спойлер. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, поэтому масса базовой версии – 1665 кг. В салоне показания приборов выведены на экран. Водителя и переднего пассажира разделяет наклоненная центральная консоль, увенчанная 10,2-дюймовым сенсорным экраном. Объем багажника вседорожника составляет 650 л. Среди опций – беспроводной Интернет и специальный браслет с сенсором, заменяющий ключи от автомобиля. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (240 л. с.) и 3,0 л (340 и 380 л. с.), турбодизели объемом 2,0 л (180 л. с.) и 3,0 л (300 л. с.). Самый мощный F-Pace разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с и развивает 250 км/ч. Автомобиль получил 8-ступенчатый "автомат", есть версии с задним и полным приводом. Также предусмотрена система выбора режимов для разных типов бездорожья. Цены стартуют с отметки в 43 тыс. евро.



Jaguar F-Pace



Jaguar F-Pace



Kia

На автошоу представили новое поколение Kia Sportage. Вседорожник подрос до 4480 мм в длину при колесной базе в 2670 мм. Он сохранил знакомый силуэт с высокой оконной линией и большим углом наклона передних стоек крыши. Вместе с тем, у него свежее "лицо" с высоко посаженными фарами и продолговатой решеткой радиатора. Внутри улучшены материалы отделки, а объем багажника увеличен до 503 л. Обод рулевого колеса теперь плоский снизу, а центральная панель немного повернута к водителю. За доплату теперь доступны адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического замедления, системы соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков, и мониторинга "слепых" зон. В линейке моторов – как новые 1,6-литровые бензиновые двигатели мощностью 132 и 175 л. с., так и знакомые турбодизели объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 л (136 и 184 л. с.). Впервые его оснастили трансмиссией с двумя сцеплениями. Цены остались на прежнем уровне – от 22 тыс. евро.

Kia ее немного обновили. У него новые передний бампер, решетка радиатора и фонари и свежий базовый двигатель – 1,0-литровый трехцилиндровый с турбонаддувом мощностью 110 л. с. Также в списке опций появилась трансмиссия с двумя сцеплениями.



Kia Sportage



Kia Sportage



Lamborghini Aventador LP750-4
SuperVeloce Roadster

Lamborghini

Линейку Lamborghini Huracan LP610-4 пополнил кабриолет Spyder. Как и купе, он привлекает внимание броским клиновидным дизайном с заостренным "носом" и сдвинутым вперед салоном. За спинками сидений появились дополнительные обтекатели, прячущие дуги безопасности. Мягкая крыша складывается с помощью электропривода за 17 с. В отделке салона сочетаются кожа и карбон, а приборной панелью служит на дисплей. Переключатели на наклоненной центральной панели

напоминают авиационные тумблеры. Знакомый 5,2-литровый V10 развивает 610 л. с. и работает в паре с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Huracan LP610-4 Spyder разгоняется до 100 км/ч за 3,4 с и достигает 324 км/ч. Кабриолет получил полный привод, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Стоимость автомобиля – 220 тыс. евро.

Рядом еще один кабриолет – Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster. Он оснащен 6,5-литровым 750-сильным V12, позволяющим разогнаться до 100 км/ч за

2,9 с и развить 350 км/ч. Автомобиль оснащен 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией и полным приводом, установлены и карбоново-керамические тормоза. Масса уменьшена на 50 кг. Отличить Aventador LP750-4 SuperVeloce Roadster можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам и заднему антикрылу. В салоне заметны новые кресла и измененная графика цифровой приборной панели. Кабриолет выпустят ограниченной серией из 500 единиц по цене в 357 тыс. евро.



Lamborghini Aventador LP750-4
SuperVeloce Roadster



Lamborghini Huracan LP610-4 Spyder



Lamborghini Huracan LP610-4 Spyder



Mazda Koeru

Mazda

Mazda Koeru – концептуальный предвестник нового CX-7. Вседорожник длиной 4,6 м очень напоминает Mazda CX-5. У него знакомый стремительный силуэт, мускулистые передние крылья и схожие штампованные линии на боко-

винах. Широкая радиаторная решетка напоминает улыбку, а с ней сочетаются узкие светодиодные фары. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты каплевидными фонарями, которые соединены хроми-

рованной накладкой. В салоне центральная панель повернута к водителю, а большой тахометр сочетается с двумя жидкокристаллическими экранами. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Коеру оснастили новым двигателем семейства Skyactiv.



Mazda Koeru

Mini Clubman



Mini

Новый Mini Clubman выглядит более традиционно и избавился от ассиметричных боковых дверей. Впрочем, распашная пятая дверь осталась. Универсал заметно подрос: его длина прибавила сразу 270 мм (4253 мм), а колесная база выросла до 2670 мм. Конечно же, сохранены и крупные овальные фары, и широкая радиаторная решетка. В салоне преобладают скругленные поверхности, а приборы прикреплены к рулевой колонке и регулируются вместе с ней. Объем багажника вырос до 360 л. Среди дополнительного оборудования появились система проецирования данных на лобовое стекло, парковочный автопилот, технологии автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Поначалу на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Впервые универсал доступен с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, можно выбрать и адаптивные амортизаторы. Начальная стоимость Mini Clubman – 24 тыс. евро.

Mini Clubman



Mini Clubman



Mercedes-Benz

Стенд Mercedes-Benz оказался богатым на премьеры. Пожалуй, главной новинкой на стенде стал новый вседорожник GLC, сменивший модель GLK. Сменилось не только название, автомобиль преобразился и внешне. Его дизайн стал стремительнее, а угловатые пропорции ушли в прошлое. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами. Боковины стали профилированными, а на крыше появился спойлер. Mercedes-Benz GLC крупнее предшественника – достигает 4656 мм в длину при колесной базе в 2873 мм. Но при этом он легче на 80 кг. Свидетельство спортивного стиля в салоне – приборы в отдельных колодцах. К наклоненной центральной панели прикреплен 7-дюймовый экран мультимедийной системы. Салон стал просторнее, а объем багажника теперь составляет 580 л. Для GLC доступны парковочный автопилот, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения, автоматического торможения и определения усталости водителя. Поначалу будут доступны бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (211 и 240 л. с.) и 2,1-литровые турбодизели мощностью 170 и 204 л. с. Также показали гибридную модификацию. GLC получил 9-ступенчатый "автомат", а за доплату предложена пневмоподвеска. Цены стартуют с отметки в 44 500 евро.

К седану и универсалу Mercedes-Benz C-Class присоединилось купе. Как и ожидалось, у него более стремительный дизайн с ниспадающей формой крыши и высокой оконной линией. Сзади заметны оригинальные узкие фонари в стиле S-Class Coupe.



Mercedes-Benz IAA



Mercedes-Benz IAA

Длина выросла до 4686 мм. Внутри бросается в глаза рулевое колесо с плоским ободом снизу, а приборы помещены в отдельные желоба. Установлены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. C-Class Coupe может быть оснащен бензиновыми турбодвигателями объемом 1,6 л (156 л. с.), 2,0 л (184, 211 и 245 л. с.) и 3,0 л (333 и 367 л. с.), а также 2,1-литровыми турбодизелями мощностью 170 и 204 л. с. Показали и заряженный C63 AMG Coupe с аэродинамическим обвесом и 4,0-литровым турбированным

V8 мощностью 476 или 510 л. с. Список опций пополнила пневматическая подвеска. Базовая версия стоит 35 тыс. евро.

Линейку Mercedes-Benz S-Class впервые за полвека пополнил кабриолет. Донором послужил двухдверный S-Class Coupe. У новичка элегантный вытянутый силуэт с длинным капотом. Трехслойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с. В салоне вместо циферблатов приборов установлен экран, еще один дисплей находится рядом на центральной панели. В спинки передних кресел вмонтированы вентиляционные



Mercedes-Benz C-Class Coupe



Mercedes-Benz C-Class Coupe



Mercedes-Benz C-Class Coupe



Mercedes-Benz GLC



Mercedes-Benz GLC



Mercedes-Benz GLC



Mercedes-Benz S-Class Cabriolet

дефлекторы, обогревающие шею в холодную погоду. Поначалу S-Class Cabrio предложили с бензиновыми турбированными V8 – 4,7-литровым 455-сильным и 5,5-литровым 585-сильным. Со временем появятся и версии с V12. Автомобиль оснащен 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и пневмоподвеской, доступен за доплату и полный привод. Стоимость кабриолета начинается с отметки в 122 тыс. евро.

Mercedes-Benz IAA – прототип сверхобтекаемого автомобиля. Его коэффициент лобового сопротивления равен 0,19. Такого результата добились, в первую очередь, благодаря специальным выдвижным панелям, увеличивающим длину "кормы" на 390 мм и улучшающим аэродинамику. Концепт-кар привлекает внимание стремительным профилем в виде пули с высокой оконной линией. Светодиодные фары вмонтированы прямо в решетку радиатора. Крыша IAA выполнена прозрачной. Салон декорирован белой кожей, с которой контрастирует синяя светодиодная подсветка. Здесь установлены четыре отдельных кресла. Передняя панель выполнена в стиле Mercedes-Benz S-Class, то есть рядом установлены два дисплея. Третий экран сенсорный – заменяет клавиши на центральной консоли. Гибридная силовая установка развивает 279 л. с. и позволяет развивать 250 км/ч. Автомобиль способен проехать 66 км на электротяге.

Mercedes-Benz A-Class претерпел модернизацию. Он отличается новой решеткой радиатора, увеличенным воздухозаборником в бампере и несколько измененной оптикой. Фары, кстати, теперь могут быть светодиодными, как и подсветка салона. Предложен и новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Линейку двигателей пополнила 1,6-литровая 102-сильная "четверка".



Mercedes-Benz S-Class Cabriolet



Mercedes-Benz S-Class Cabriolet



Nissan Gripz

Nissan

Nissan Gripz дает понять, как будет выглядеть Juke второго поколения. Концепт-кар отличается атлетичным дизайном с короткими свесами кузова и расширенными крыльями. V-образная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Передние двери поднимаются вверх, а задние открываются против движения. "Корма" внедорожника слегка приподнята. На легкосплавных 22-дюймовых дисках, а также рулевом колесе и сиденьях присутствуют мотивы из велосипедного спорта. Комбинация приборов напоминает современные аналоговые часы, а передняя панель выполнена в виде крыла. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделены трансмиссионным тоннелем. Гибридная силовая установка состоит из 150-сильного электродвигателя от Nissan Leaf и бензинового мотор-генератора.



Nissan Gripz



Nissan Gripz

Opel Vivaro Surf



Главная новинка от Opel во Франкфурте – новый Astra. Хетчбэк и универсал пятого поколения стали ярче на вид благодаря более покатой форме крыши и хромированной решетке радиатора в виде улыбки. Боковины стали профилированными, а оптика теперь может быть светодиодной. При длине 4370 мм и колесной базе в 2660 мм хетчбэк немного компактнее предшественника, а его массу снизили сразу на 200 кг. В салоне улучшены материалы отделки, а передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Циферблаты приборов теперь размещены в отдельных колодцах, а экран бортового компьютера цветной. Появился и 8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы IntelliLink. Передние сиденья теперь могут быть оснащены вентиляцией и массажем. Среди других опций – парковочный автопилот, беспроводной Интернет, система распознавания дорожных знаков. В линейке двигателей Astra – бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (105 л. с.), 1,4 л (145 л. с.) и 1,6 л (170 и 200 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 95–160 л. с. Предложена и новая 6-ступенчатая "механика". Цены на Opel Astra стартуют с отметки в 17 500 евро.

Opel Vivaro Surf – оригинальный вэн для любителей серфинга. Две доски можно прикрепить на крыше, а остальная поклажа помещается в огромный багажник. Vivaro Surf может вместить шесть человек. Он получил систему бесключевого доступа, Wi-Fi, парковочный автопилот и мультимедийную систему IntelliLink. Приводит его в движение турбодизель мощностью 140 л. с., расходующий 6,1 л/100 км в смешанном цикле. Также установлена пневмоподвеска.

Opel Astra



Opel Astra



Peugeot

Линейку Peugeot 308 пополнил флагманский "горячий" вариант GTi. Его 1,6-литровый турбомотор может развивать 250 или 270 л. с. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6 с и расходует в среднем 6,0 л/100 км. Peugeot 308 GTi доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией, а в 270-сильной версии установлен дифференциал повышенного трения. Подвеска и рулевое управление перенастроены и установлены передние тормозные диски диаметром 380 мм. Узнать 308 GTi можно по аэродинамическому обвесу, 19-дюймовым легкосплавным дискам, спойлеру на крыше и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. В салоне появились новые циферблаты приборов и спортивные сиденья. Peugeot 308 GTi будет стоить примерно 35 тыс. евро.

Концептуальный Peugeot Fractal – компактное купе-кабриолет длиной всего 3,81 м. Он весит менее тонны благодаря применению в конструкции карбона. У автомобиля длинный капот и сдвинутый назад салон. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Двери открываются против движения, а на крыше заметны сразу два небольших спойлера. В отделке салона сочетаются белая кожа, вставки из дуба и меди. Интересно, что большая часть панелей изготовлены на 3D-принтере. Руль обрезан сверху и снизу, как на гоночных болидах. Приборной панелью служит дисплей, данные могут выводиться и на лобовое стекло. На центральной панели горизонтально установлен сенсорный экран. На каждой оси Peugeot Fractal установлено по 102-сильному электромотору. Он разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и способен проехать 450 км без подзарядки.



Peugeot 308 GTi



Peugeot Fractal



Peugeot Fractal



Lancia Ypsilon

Lancia

Компактный хэтчбэк В-класса Lancia Ypsilon предстал во Франкфурте в модернизированном виде. Обновление приурочили к 30-летию модели. Его дизайн стал более сдержанным: решетка радиатора уменьшена в размерах и теперь черная, а не хромированная. А вот воздухозаборник в бампере немного увеличен. Сзади освежены фонари и появилась накладка на бампере. В салоне улучшены материалы отделки, установлены новые приборы и крышка перчаточного ящика, заменен рычаг коробки переключения передач. Кроме того, появился 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 0,9 л (85 л. с.) и 1,2 л (69 л. с.), а также новый 1,3-литровый турбодизель мощностью 95 л. с. Базовая версия стоит в Европе 14 тыс. евро.



Lancia Ypsilon



Lancia Ypsilon

Porsche

В "семействе" Porsche 911 произошла небольшая революция. И пусть обновленные купе и кабриолет почти не изменились внешне (разве что оптика немного иная да крышка капота заменена), с технической точки зрения они существенно отличаются от предшественников. Теперь даже начальные 911 Carrera и Carrera S получили турбонаддув. В первом случае оппозитная 3,0-литровая "шестерка" развивает 370 л. с., во втором – 420 л. с. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с и развивает 308 км/ч. При этом она стала еще и экономичнее – расходует в среднем 7,7 л/100 км. В салоне появился новый 7-дюймовый сенсорный дисплей, а среди опций теперь есть беспроводной Интернет. Porsche 911 Carrera стоит от 96 тыс. евро.

Элегантный Porsche Mission E – концептуальный электромобиль. Он привлекает изящными линиями кузова и аркообразной крышей. Оптика автомобиля – полностью светодиодная. Двери выполнены распашными, а центральные стойки отсутствуют. В крышку багажника интегрирован спойлер. В салоне установлены четыре отдельных спортивных кресла, разделенные высоким трансмиссионным тоннелем. Показания приборов выведены на дисплей, а еще два экрана (сенсорных) заменяют клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Mission E оснащен двумя 300-сильными электромоторами: один приводит в движение передние колеса, другой – задние. Разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с. Запаса батарей хватает, чтобы проехать 500 км, а с помощью специального переходника его можно пополнить на 80% за 15 минут. Кроме того, концепт-кар оснастили поворачиваемыми задними колесами.



Porsche 911



Porsche 911



Porsche Mission E



Porsche Mission E



Porsche Mission E



Rolls-Royce Dawn

Rolls-Royce

У купе Rolls-Royce Wraith появился родственник кабриолет Dawn. Несмотря на общую платформу, 80% кузовных деталей у него новые. Вот почему можно заметить несколько иные узкие фары и лобовое стекло с увеличенным углом наклона. Впрочем, сохранены и фирменные черты Rolls-Royce – такие, как прямоугольная хромированная решетка радиатора, длинный капот и открывающиеся против движения двери. Многолойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 22 с. Салон декорирован дорогими кожей и деревом. Рулевое колесо традиционно черное, а циферблаты приборов напоминают старинные часы. Комплектация включает электропривод передних сидений, четырехзонный климат-контроль, 1300-ваттную аудиосистему, камеры кругового обзора. Под капотом спрятан 6,6-литровый 563-сильный V12 с двумя турбинами. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Dawn также оснащен пневмоподвеской. Стоимость кабриолета – 385 тыс. долларов.



Rolls-Royce Dawn



Rolls-Royce Dawn

Renault

В Renault к автосалону подготовили сразу несколько интересных новинок, хотя обещанное спорткупе Alpine так и не привезли. Седан и универсал Talisman приходят на смену моделям Laguna и Latitude. Автомобиль длиной 4,85 м привлекает весьма ярким дизайном, в котором преобладают мягкие формы. Хромированная решетка радиатора напоминает улыбку, а крупные фары дополнены тонкими светодиодными лампами дневного света. Профиль выглядит изящно благодаря ниспадающей форме крыши и тоненьким стойкам крыши. В салоне обод руля плоский снизу, а показания спидометра и тахометра выведены на дисплей. На наклоненной центральной панели – большой 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R Link 2. Передние сиденья могут быть оснащены функцией массажа. Talisman просторнее предшественника, объем багажника седана составляет 608 л. Среди доступных опций – адаптивный круиз-контроль, технология проецирования данных на лобовое стекло, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Talisman оснащают 1,6-литровыми турбомоторами: бензиновыми мощностью 150 и 200 л. с., а турбодизелями, развивающими 130 и 160 л. с. Он доступен с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и поворачиваемые задние колеса. Renault Talisman будет стоить от 25 тыс. евро.

Рядом расположился новый Renault Megane. Его внешний вид выполнен в стиле Talisman – особенно схожесть



заметна при взгляде на автомобили в анфас. Megane также отличается элегантным дизайном с С-образными фарами и широкой радиаторной решеткой. Оригинально смотрятся его тоненькие фонари. Длина увеличена до 4359 мм, колесная база – до 2670 мм, а вот высоту уменьшили до 1445 мм. Как и Talisman, Renault Megane получил цифровой спидометр и тахометр, а также 8,7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. За доплату предложены и электронные "помощники", как у того же Talisman. Салон стал просторнее, а объем багажника увеличен сразу до 434 л. Появились новые бензиновые двигатели с турбонаддувом объемом 0,9 л (100 л. с.), 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (205 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (90 и 110 л. с.) и 1,6 л (130 л. с.). Предложена в качестве опции

и трансмиссия с двумя сцеплениями. Начальная цена составит около 17 тыс. евро.

Концепт-кар Renault Alaskan намекает, что вскоре в линейке французской марки появится пикап. В его основе лежит Nissan Navara, который станет и донором для серийной модели. Он способен перевозить грузы весом до тонны. Автомобиль привлекает мускулистым дизайном с расширенными крыльями и широкой радиаторной решеткой. Легкосплавные 21-дюймовые диски "обуты" во вседорожные покрышки с глубоким протектором. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры, а комплектация включает видеорегистратор. Alaskan оснащен 2,3-литровым 163-сильным турбодизелем и полным приводом с пониженным рядом трансмиссии.



Renault Megane



Renault Megane



Renault Megane



Renault Talisman



Renault Talisman



Renault Talisman



Seat Leon Cross Sport

Seat

Seat Leon Cross Sport – концептуальный хетчбэк повышенной проходимости, созданный на базе трехдверного Leon SC. Его дорожный просвет вырос на 41 мм (до 183 мм), а бампера, пороги кузова и колесные арки прикрыты черными пластиковыми накладками. Салон декорирован

кожей и ярко-оранжевой алькантарой. Также установлен новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Бензиновый турбомотор объемом 2,0 л развивает 300 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4,9 с. Leon Cross Sport также получил трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод.

Этот же двигатель установлен и в обновленном Seat Leon Cupra, но там

он развивает 265 либо 290 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с. А Seat Ibiza Cupra обзавелся новым 1,8-литровым 192-сильным турбомотором. Он достигает 100 км/ч за 6,7 с и достигает 235 км/ч. Также хетчбэк получил новую мультимедийную систему и технологию настройки шасси.



Seat Leon Cross Sport



SsangYong XAV

SsangYong

Концептуальный SsangYong XAV-Adventure подсказывает, как будет выглядеть новый Korando. Вседорожник отличается угловатым двухобъемным дизайном с малыми углами наклона стоек крыши. Узкая решетка радиатора, продолговатые фары и расширенные задние крылья выполнены в стиле SsangYong Tivoli. Крыша выполнена из карбона, а ее центральная часть тканевая – может сдвигаться. XAV-Adventure получил гибридную силовую установку, состоящую из двигателя внутреннего сгорания (1,6-литровой 128-сильной бензиновой "четверки" либо 115-сильного турбодизеля такого же объема) и двух электромоторов.



Toyota

Во Франкфурте дебютировал Toyota Prius четвертого поколения. Гибридный хетчбэк подрос до 4540 мм в длину, но стал легче на 50 кг. Он гораздо выразительнее на вид. В дизайне теперь преобладают грани, хотя автомобиль сохраняет фирменную аркообразную линию крыши. Оригинальные стреловидные фары растянуты на крылья, а решетка радиатора стала уже. "Корма" немного приподнята, а заднее стекло теперь состоит из двух секций. В салоне цифровая комбинация приборов традиционно размещена по центру торпедо. Ниже находятся 8-дюймовый сенсорный дисплей и небольшой селектор трансмиссии. Для Prius теперь можно заказать системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения. Силовая установка, состоящая из 1,8-литровой бензиновой "четверки" и электромотора, теперь развивает около 150 л. с. При этом автомобиль экономичнее на 10%. Ожидается, что Toyota Prius будет стоить около 24 тыс. евро.

В прошлом году на Парижском автосалоне (см. "Тест-Драйв" за октябрь 2014 г.) показали прототип трехдверного вседороника Toyota C-HR, а теперь подготовили пятидверный концепт-кар. Он привлекает мускулистым дизайном с высоким капотом, короткими свесами кузова и раздутыми крыльями. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере и крупными фарами. Задние двери заметно короче передних. На крыше установлен спойлер, прикрывающий узкое заднее стекло. Toyota C-HR станет серийным и получит гибридную силовую установку.

Toyota C-HR



Toyota C-HR



Toyota C-HR



Toyota Prius



Toyota Prius

Suzuki

Suzuki Baleno обозначает возвращение японской марки в С-класс. Хэтчбек отличается лаконичным дизайном с решеткой радиатора в виде улыбки и большим углом наклона задних стоек крыши. Продолговатые фары выполнены в стиле Suzuki Swift. В салоне передняя панель по форме напоминает распростерты крылья, а у приборов – нежно-синяя подсветка. Экран бортового компьютера – цветной, а на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника составляет 355 л. Среди опций есть адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. На выбор предложены два бензиновых двигателя: атмосферный 1,2-литровый мощностью 94 л. с. или 1,0-литровый турбированный, развивающий 111 л. с. Ожидается появление и гибридной версии. Для Baleno доступны 5-ступенчатая механическая трансмиссия или вариатор. Ожидается, что базовый Suzuki Baleno будет стоить около 15 тыс. евро.



Suzuki Baleno





Volkswagen

Главная премьера на стенде Volkswagen – второе поколение Tiguan. Вседорожник построен на платформе MQB (ее также используют Golf VII и Passat B8), а потому стал легче на 60 кг, хотя длина выросла до 4486 мм, а колесная база – до 2680 мм. Новый Tiguan солиднее на вид и теперь немного напоминает старшего брата Touareg. Его хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами, а боковины стали рельефными. В салоне стало больше черных лакированных вставок, а рулевое колесо знакомо по Golf. Приборы разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Вседорожник просторнее, а объем его багажника вырос сразу до 615 л. В самой дорогой версии Highline теперь предусмотрены системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Для Tiguan предложены на выбор бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.) или турбодизели объемом 2,0 л (115, 150, 190 и 240 л. с.). Представили во Франкфурте и концептуальный гибрид Tiguan GTE с 218-сильной силовой установкой. Цена базовой версии составит примерно 26 тыс. евро.

К 40-летию Volkswagen Golf GTI представили его модификацию Clubsport. Мощность 2,0-литрового турбомотора довели до 265 л. с., а временно доступно и 290 л. с. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 5,9 с и развивает 250 км/ч. Отличить Golf GTI Clubsport можно по черным накладкам на порогах и новому спойлеру на крыше. В отделке салона появилась алькантара. Кроме того, установлены новые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.



BMW 3.0 CSL Hommage R: предвестник нового 6 Series



В BMW уже ведут разработку нового купе 6 Series, а его премьера запланирована на 2016 год. Предваряет его серия концепт-каров. Сначала в мае в итальянском Вилла д'Эсте показали BMW 3.0 CSL Hommage, а теперь появился новый 3.0 CSL Hommage R.

Первого взгляда на концепт-кар достаточно, чтобы понять – дизайнеры черпали вдохновение из прошлого. BMW 3.0 CSL Hommage R очень похож на знаменитое купе 3.0 CSL, не знавшее равных на гоночных треках 70-х годов. У современной модели такой же изящный профиль с длинным капотом и тонкими стойками крыши, сохранен и характерный "акулий нос". Конечно же, сразу бросается в глаза огромное антикрыло. Даже белый цвет с красными и синими полосами соответствует раскраске гоночных BMW тех лет. Вместе с тем, заметны и современные детали. Так, фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами, дополненными лазерной технологией (она увеличивает дальность освещения). Кузов

изготовлен из карбона, углеволокно также использовано и в аэродинамическом обвесе. У купе расширенные крылья, а на капоте и боковинах видны вентиляционные "жабры". Установлены 21-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 265/35 R21 спереди и 325/30 R21 – сзади. А выхлоп выведен сбоку.

Гоночный стиль доминирует и в салоне BMW 3.0 CSL Hommage R. В отделке сочетаются кожа, дерево и карбон. Небольшой руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Вместо комбинации приборов – жидкокристаллический дисплей, а остальные данные проецируются прямо на переднюю панель. Кроме того, информация может выводиться прямо на стекло специального гоночного шлема. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены

камеры. Установлены спортивные ковшеобразные сиденья с шеститочечными ремнями безопасности. Каркас безопасности изготовлен из углеволокна.

Автомобиль оснастили 3,0-литровой бензиновой рядной "шестеркой" с электрическим турбонаддувом. Ее точную мощность не разглашают, но известно, что она превышает 320 л. с.

BMW 3.0 CSL Hommage R показали публике на шоу классических и эксклюзивных автомобилей в Пейбл-Бич (США).











Peugeot Fractal:

В Peugeot знают толк в купе и кабриолетах. Собственно, инженеры французской марки и придумали этот кузов в 30-х годах. В ближайшее время в линейке Peugeot появятся сразу несколько подобных автомобилей. Предваряет их оригинальный концепт-кар Fractal.



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

Маленький "спортсмен"





Peugeot Fractal – компактный четырехместный электромобиль длиной всего 3,81 м и шириной 1,77 м. В конструкции широко использован карбон, поэтому масса автомобиля составляет всего 1000 кг. У него подтянутый атлетичный дизайн с длинным капотом и максимально сдвинутым назад салоном. Во внешнем виде преобладают рубленые линии. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются узкие светодиодные фары. Капот украшен вентиляционными "жабрами". Колесные арки слегка расширены. Двери открываются против движения. Заднее стекло прикрыто двумя небольшими спойлерами. Фонари соеди-

нены специальной светодиодной планкой, способной отображать уровень заряда аккумуляторов. Жесткая крыша складывается с помощью электропривода.

В салоне белая кожа сочетается с вставками из дуба и меди. Большинство деталей изготовлены на 3D-принтере. Приплюснутый сверху и снизу руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Еще один экран (сенсорный) установлен горизонтально на центральной консоли. Peugeot Fractal получил мощную аудиосистему с 13 динамиками, которая также способна синтезировать звук двигателя.

Fractal оснащен двумя 102-сильными электромоторами: один приводит в движение передние колеса, другой – задние. Легкий кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и способен преодолеть 1000 м с места за 28,8 с. Заряда аккумуляторов хватит, чтобы проехать 450 км, а его уровень можно контролировать на расстоянии по средствам специальных часов с функцией смартфона. Автомобиль также оснащен пневмоподвеской с изменяемым в пределах 70-110 мм дорожным просветом.

Peugeot Fractal представят на Франкфуртском автосалоне.











Renault Alaskan

первенец в сегменте пикапов



■ В Renault широкая линейка коммерческой техники, но французская марка никогда не выпускала большие рамные пикапы. Впрочем, вскоре ситуация может измениться. Подобную модель готовят к производству совместно с Nissan. Предваряет ее концептуальный Renault Alaskan.

апов





Alaskan использует узлы и агрегаты Nissan Navara и схожесть концепт-кара с донором заметна невооруженным глазом. У него такой же строгий дизайн с массивными бамперами, расширенными колесными арками и изогнутой оконной линией. Большая решетка радиатора по центру украшена крупным логотипом марки. Продолговатые фары получили светодиодные лампы, а дополнительная оптика размещена на крыше. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены ка-

меры. Легкосплавные 21-дюймовые диски "обуты" во всесезонные шины с глубоким протектором. А грузовая платформа позволяет перевозить поклажу весом до тонны. По краям кузова сзади установлены узкие фонари, а по центру бампера видна широкая выхлопная труба.

Детали салона Renault Alaskan не раскрывают, известно только, что пикап является пятиместным. Оснащение пикапа включает видеорегистратор для съемок окружающей среды.

Под капотом автомобиля прячется 2,3-литровый дизель с двумя турбинами. Эта "четверка" развивает 163 л. с. и обладает 360 Н·м крутящего момента. Полный привод дополнен раздаточной коробкой и активным задним дифференциалом.

Премьера Renault Alaskan состоится на Франкфуртском автосалоне. Серийный же пикап появится в первой половине 2016 года.



Bugatti Vision Granturismo:

предвестник нового Chiron

Bugatti Veyron уже успел стать легендой. Оно и неудивительно: это первый серийный автомобиль, достигший 400 км/ч. Но купе находится на конвейере уже десять лет и вскоре появится его наследник – модель Chiron. Пока же его предваряет концептуальный Bugatti Vision Granturismo.





Vision Gran Turismo – экстремальное купе для гоночного трека. Его дизайн – сугубо функциональный, хотя и в нем можно заметить фирменные черты стиля Bugatti. Это и подковообразная решетка радиатора, и изогнутая линия крыши, и узкие воздухозаборники в боковинах. Сохранена и характерная сине-черная окраска. Узкие фары – полностью светодиодные. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Автомобиль получил карбоновый аэродинамический обвес и огромное антикрыло, соединенное с крышей по средствам оригинального "плавника" (как на гоночных спортпрототипах). Сзади

бросаются в глаза четыре широких выхлопных трубы и тоненькие фонари, растянутые на всю ширину кузова.

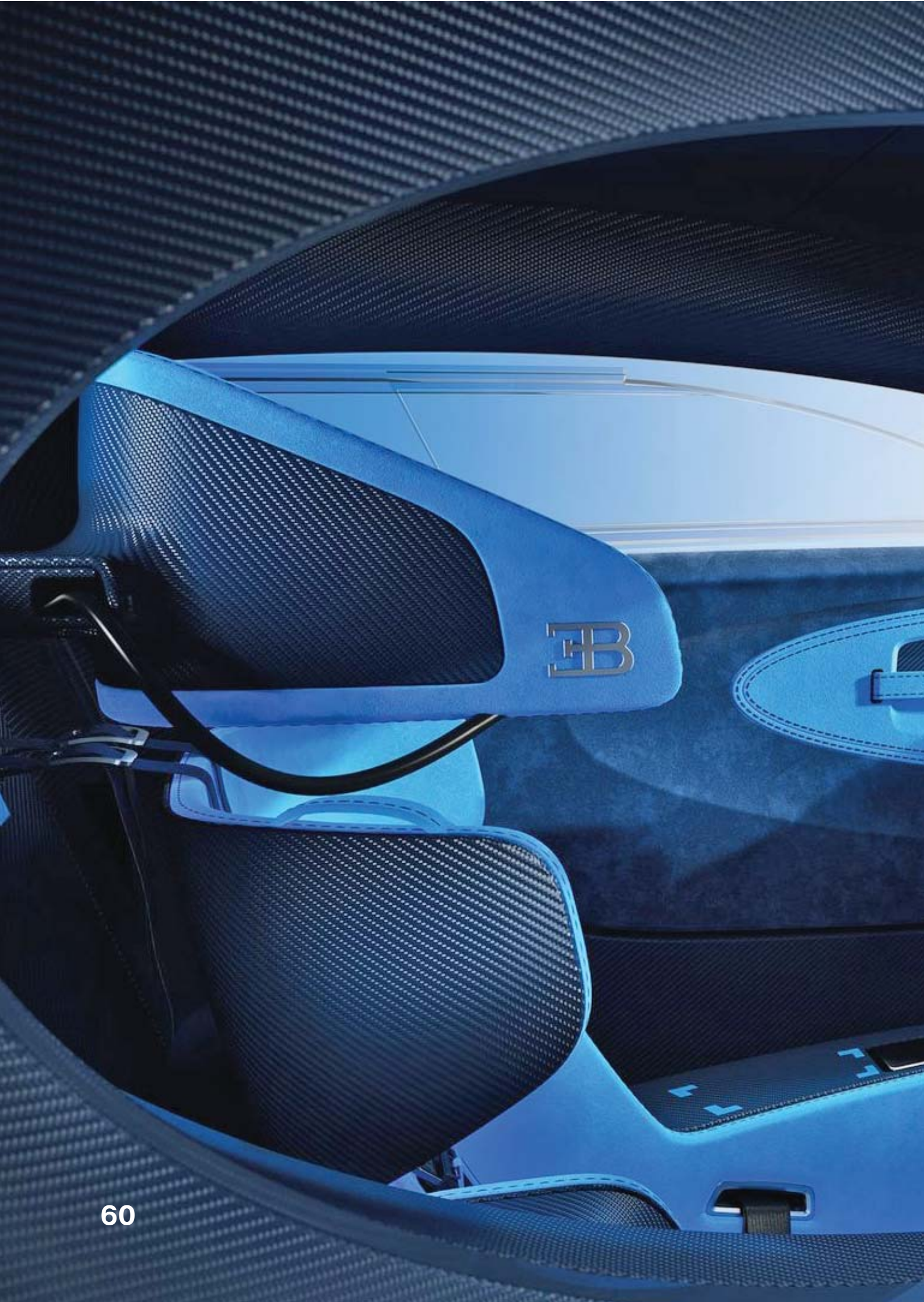
Салон декорирован углеволокном и замшей. Руль напоминает авиационный штурвал, а на его ступице установлен дисплей, дублирующий показания приборов (они, кстати, выведены на еще один экран). Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная панель, украшенная изображением знаменитого автодрома в Ле-Мане, где команда Bugatti дважды выигрывала 24-часовую гонку. Клавиши на ней выполнены сенсорными. Установлены и ковшеобразные спортивные кресла.

Детали двигателя концепт-кара не разглашают, но известно, что новый Chiron получит доработанный 8,0-литровый W16 от Veyron. Мощность этого двигателя составит около 1500 л. с. Купе сохранит трансмиссию с двумя сцеплениями, полный привод и пневмоподвеску.

Bugatti Vision Gran Turismo представят на Франкфуртском автосалоне. Кроме того, купе можно будет испытать виртуально – оно станет доступно в компьютерной игре Gran Turismo.











Citroen Cactus M:

В прошлом году Citroen представили оригинальный C4 Cactus. Автомобиль с весьма необычным дизайном привлек внимание публики. Теперь на его базе создали необычный концепт-кар Cactus M. Это пляжное багги для любителей активного отдыха, а буква M в названии намекает на преемственность поколений с Citroen Mehari 1968 года.

для активного отдыха

Citroen Cactus M стал кабриолетом, причем за спинками сидений появилась дуга безопасности. На ней, а также на лобовом стекле предусмотрены крепления, чтобы перевозить доску для серфинга. Стойки, кстати, декорированы тиковым деревом, как палуба корабля. Дверей у концепт-кара две и изготовлены они из легкого пластика. Автомобиль сохраняет и высокий "нос", и двухуровневую переднюю оптику. Установлены и фирменные пластиковые накладки Airbump, защищающие кузов от повреждений. У Cactus M расширенные крылья и специальные всесезонные шины. Съемная тканевая

крыша может при надобности превращаться в палатку.

Салон выполнен в стиле скоростных катеров. Голый металл в отделке соседствует с ярко-красной водостойкой тканью, украшенной причудливыми узорами. В полу предусмотрены отверстия для стока воды – на тот случай, если водитель и пассажиры сядут в Cactus M мокрыми. Показания приборов выведены на экран, а рядом соседствует 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Вместо традиционных кресел как спереди, так и сзади, установлен широкий диван.

Автомобиль получил 1,2-литровый 109-сильный бензиновый турбомотор. На бездорожье помогает система контроля сцепления Grip control.

Citroen Cactus M представят на автосалоне во Франкфурте.







Honda Civic:

десятое поколение



Honda Civic появился еще в 1972 году. Именно с этой моделью связаны первые успехи японской марки в Европе и США. За более чем четыре десятилетия выпущено свыше 20 миллионов Civic девяти поколений. Теперь же пришло время нового десятого Civic, и первым дебютировал седан.

С виду новый Honda Civic очень напоминает предсерийный концепт-кар, представленный весной на Нью-Йоркском автошоу (см. "Тест-Драйв" за апрель 2015 г.). Седан привлекает стремительным клиновидным профилем с приподнятой задней частью и более покатым силуэтом крыши. Решетка радиатора украшена хромированной балкой, а продолговатые фары дополнены характерными "бровями". Оптика, кстати, может быть полностью светодиодной, что пока редкость для С-класса. В V-образном бампере – сразу три воздухозаборника. "Мускулов" придают выразенные передние и задние крылья. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены узкие С-образные фонари.

В основе Civic десятого поколения лежит полностью новая платформа, благодаря которой жесткость кузова выросла на 25%, а масса снижена на 30 кг. Это при

том, что седан немного подрос: его колесная база увеличена до 2700 мм, а ширина – до 1800 мм.

В отделке салона стало больше вставок "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо немного уменьшено в диаметре. Разработчики отказались от "двухэтажной" комбинации приборов, а показания спидометра и тахометра теперь выведены на дисплей. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном новой мультимедийной системы. Большие размеры позволили сделать Honda Civic просторнее: пространство для ног на втором ряду выросло на 50 мм. А объем багажника увеличен до 427 л. Базовая комплектация включает климат-контроль, а в самом дорогом варианте EX-L теперь предусмотрены электропривод передних и подогрев всех сидений. За доплату доступны адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического

торможения и система соблюдения полосы движения.

Новый начальный двигатель – 2,0-литровая 160-сильная бензиновая "четверка". Кроме того, на Civic дебютирует 1,5-литровый 175-сильный турбомотор, расходующий 5,9 л/100 км в загородном цикле. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор CVT. Седан получил электронный дифференциал повышенного трения и новую многорычажную заднюю подвеску.

Honda Civic поступит в продажу в конце года. Стоимость седана в США составит от 19 тыс. долларов. Вскоре ожидается появление хэтчбека, купе и универсала.









Технические характеристики Honda Civic	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Ширина/высота, мм	1800/1415
Колесная база, мм	2700
Объем багажника, л	427
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1496
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 5500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км	
– загородный цикл	5,9
Стоимость автомобиля (в США), долларов	19 000 – 26 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Hyundai Elantra:

подарок к юбилею

Hyundai Elantra представляет корейскую марку в С-классе с 1990 года. За четверть века выпущено свыше 10 миллионов автомобилей пяти поколений. Подарком к юбилею модели стало полностью новое шестое поколение Elantra.





Пока представили только седан, а вот будущее купе под вопросом. Hyundai Elantra использует доработанную платформу предшественника, поэтому колесная база осталась прежней – 2700 мм. Вместе с тем, автомобиль стал длиннее (4570 мм), шире (1800 мм) и выше (1440 мм). Он сохранил знакомый профиль с аркообразной крышей и слегка приподнятой задней частью. Вместе с тем, Elantra обрел черты стиля старшего брата Sonata, то есть плавных линий в дизайне стало меньше. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а продолговатые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Боковины профилированы, а оконная линия отличается элегантным изгибом. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари сделали немного уже. Коэффициент лобового сопротивления, кстати, снижен до 0,27.

В салоне Hyundai Elantra господствуют грани. Материалы отделки улучшены по сравнению с моделью прошлого поколения. Рулевое колесо теперь трехспицевое и немного уменьшено в размерах. Центральная панель стала шире и немного повернута к водителю, а венчает ее 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Водительское сиденье теперь может быть оснащено не только электроприводом регулировок, но и памятью на настройки. Список опций также расширили адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технология соблюдения полосы движения и сенсорное открытие крышки багажника (оно срабатывает при приближении к автомобилю с ключом в руках или в кармане). У всех Elantra теперь 7 подушек безопасности.

На первых порах седану предложили три двигателя. Бензиновая 1,6-литровая "четверка" развивает 135 л. с., а 2,0-литровый мотор – 150 л. с. Также доступен новый 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. Позже не исключено появление заряженного варианта с 1,6-литровым 175-сильным турбомотором. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями. В подвеске перенастроены пружины и амортизаторы.

Пока Hyundai Elantra представили только на родине, в Южной Корее (там модель известна под названием Avante). Вскоре седан презентуют и в других частях света. Продажи начнутся с 2016 года по цене примерно от 17 500 долларов.



Технические характеристики Hyundai Elantra	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4570/1800/1440
Колесная база, мм	2700
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1591
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	135 при 6300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	164 при 4850
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая или 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	17 500 – 24 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lexus LX570:

повторное обновление



В 1995 году у Toyota Land Cruiser появился более роскошный собрат Lexus LX. Нынешний Lexus LX570 известен с 2007 года и уже раз проходил обновление. Теперь же его модернизировали повторно.



Внешние изменения довольно радикальны: из кузовных панелей вседорожника прежними остались только двери. Освеженный LX570 можно узнать, прежде всего, по огромной веретенообразной решетке радиатора, декорированной хромом. Новые стреловидные фары – полностью светодиодные. Крылья стали более выпуклые. Стандартные колесные диски теперь 20-дюймовые, а 21-дюймовые предложены за доплату. Сзади заметны свежие изогнутые фонари, а пятая дверь украшена серебристой накладкой.

Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. У LX570 новая комбинация приборов с цветным экраном бортового компьютера. Рулевое колесо теперь меньше, чем ранее, и трехспице-

вое. На центральной панели установлен 12,3-дюймовый сенсорный дисплей навигационной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика Remote Touch, напоминающего по форме компьютерную мышь. Базовое оснащение дополнили система бесключевого доступа, парковочный автопилот, камеры кругового обзора и беспроводное зарядное устройство для смартфонов. Список опций расширили 11,6-дюймовые мониторы для задних пассажиров, система проецирования данных на лобовое стекло, вентиляция задних сидений. Также отныне можно заказать технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Как и прежде, вседорожник оснащен 5,7-литровым бензиновым V8 мощностью 388 л. с. Но теперь в паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Все LX570 полноприводные, с блокируемым центральным дифференциалом. На бездорожье помогает доработанная система Multi-Terrain Select с режимами для камней, грязи и песка. Также установлен вседорожный круиз-контроль Crawl Control, позволяющий преодолевать тяжелые участки дороги на малой скорости.

Обновленный Lexus LX570 поступает в продажу с осени. Цены останутся на прежнем уровне, то есть от 85 тыс. долларов.









Citroen DS4:

обновление

В 2009 году в Citroen запустили линейку более роскошных и богаче оснащенных автомобилей. Назвали их DS – в честь легендарной модели 50–60-х годов. Два года спустя появился хэтчбек С-класса DS4. Теперь же его решили немного обновить.





Внешние изменения сделали Citroën DS4 более похожим на старшего брата DS5. Автомобиль получил широкую прямоугольную решетку радиатора и новые продолговатые фары, которые в более дорогих версиях – полностью светодиодные. Воздухозаборник в бампере увеличен в размерах. В качестве опции предложено доработанное панорамное лобовое стекло, заходящее на крышу. Еще одна новинка – модификация DS4 Crossback. Ее можно отличить по пластиковым накладкам на колесных арках и рейлингах на

крыше, а также по увеличенному на 30 мм (до 202 мм) дорожному просвету. Кроме того, представлены новые варианты двухцветной окраски.

В салоне можно заметить новый 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Кроме того, заметны измененные клавиши на центральной панели. Перечень опций расширили система доступа без ключа, камера заднего вида и технология мониторинга "слепых" зон.

Линейка двигателей также претерпела изменения. Новым базовым двигателем

стал бензиновый трехцилиндровый турбомотор объемом 1,2 л и мощностью 130 л. с. А 1,6-литровая "четверка" теперь предложена в версиях на 165 и 210 л. с. Мощность 1,6-литрового турбодизеля выросла до 120 л. с., а 2,0-литровый отныне развивает 150 или 180 л. с.

Премьера модернизированного Citroën DS4 состоится на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого хэтчбек поступит в продажу в Европе по цене от 26 тыс. евро.









Mercedes-Benz S-Class Возвращение

В 20-х годах марка Mercedes-Benz обрела популярность благодаря представительским туристическим кабриолетам. Была такая версия и у флагманского S-Class в 60-х годах. Теперь Mercedes-Benz S-Class Cabriolet решили возродить, причем модель будут выпускать параллельно с еще одним дорогим кабриолетом – SL.



ss Cabriolet:







Если Mercedes-Benz SL позиционируют как спортивную модель, то S-Class Cabriolet ставит на роскошь и комфорт. Часть узлов и агрегатов для него позаимствовали у S-Class Coupe, да и внешне два автомобиля похожи. Кабриолет привлекает изящным вытянутым силуэтом с длинным капотом и высокой оконной линией. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а крупные фары – полностью светодиодные и могут быть инкрустированы стразами Сваровски. Капот и боковины выполнены профилированными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Автомобиль длиной 5027 мм, шириной 1899 мм и высотой 1417 мм весит чуть более двух тонн, даже несмотря на использование в конструкции алюминиевых и магниевых сплавов. Трехслойная мягкая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 60 км/ч. От ветра защищает специальный

выдвижной спойлер на верхней кромке лобового стекла.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Рядом установлен сенсорный экран мультимедийной системы. В подголовники передних сидений вмонтированы дефлекторы вентиляционной системы. Они подают теплый воздух, который подобно шарфу окутывает голову сидящего и позволяет путешествовать в холодную погоду с опущенной крышей.

Список дополнительного оборудования включает беспроводной Интернет, жесткий диск на 200 Гб, распылитель духов, обогрев руля, аудиосистему с 23 динамиками. Также можно заказать адаптивный круиз-контроль с функциями движения в заторах и автоматического замедления, технологии ночного видения, распознавания дорожных знаков,

соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Поначалу на выбор предложат два бензиновых V8 с турбонаддувом. Mercedes-Benz S500 Cabriolet получил 4,7-литровый 455-сильный двигатель, а у S63 AMG Cabriolet под капотом 5,5-литровая 585-сильная "восьмерка". Такой автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с. Кабриолет получил 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а за доплату доступен полный привод. Стандартное оснащение включает активную пневмоподвеску. Можно выбрать систему Magic Body Control – камеры, сканирующие дорогу перед автомобилем и определяющие выбоины, чтобы подвеска могла к ним подготовиться.

Mercedes-Benz S-Class Cabriolet представят на Франкфуртском автосалоне. Автомобиль поступит в продажу весной по цене от 122 тыс. евро.









Kia Sportage:

четвертое поколение

Kia Sportage известен с 1993 года и стал первым вседорожником корейской марки. За два десятилетия мир увидели три поколения Sportage и он прошел путь от рамной модели до автомобиля с несущим кузовом. Теперь пришло время для новой четвертой генерации Kia Sportage.





Вседорожник, как и прежде, является близким родственником Hyundai Tucson. По сравнению с предшественником, его длина прибавила 40 мм (до 4480 мм), а колесная база увеличена на 30 мм – до 2670 мм. Sportage сохраняет характерный профиль с высокой оконной линией и большим углом наклона лобового стекла. Вместе с тем, в дизайне стало меньше граней и больше плавных линий. Автомобиль получил фирменную, обрамленную хромом, решетку радиатора Kia. Его фары стали каплевидными и расположены несколько выше. Боковины и пятая дверь стали более рельефными. На крыше установлен спойлер, а стреловидные фонари соединены хромированной накладкой.

Внутри улучшены материалы отделки и

усилена шумоизоляция. Установлено рулевое колесо с плоским ободом снизу, а между спидометром и тахометром теперь находится цветной экран бортового компьютера. Центральная панель теперь немного повернута к водителю, а сверху на ней – 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. У задних сидений увеличен диапазон регулировки угла наклона спинок. Sportage стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 503 л.

В списке опций появились электропривод передних сидений (ранее он был доступен только водителю), адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, соблю-

дения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Sportage получил новые 1,6-литровые бензиновые двигатели: атмосферный мощностью 135 л. с. и 175-сильный вариант с турбонаддувом. Также можно выбрать турбодизели объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 л (136 и 184 л. с.). Новшеством стала 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, хотя 184-сильному двигателю по-прежнему предлагают 6-ступенчатый "автомат". Полный привод предложен за доплату.

Kia Sportage четвертого поколения представят на автосалоне во Франкфурте. Продажи вседорожника начнутся весной по цене от 22 тыс. евро.









Porsche 911:

обновление с упором на тур

Porsche 911 стал классикой, ведь уже свыше полвека он остается верен заднемоторной компоновке и оригинальному дизайну. Нынешнее поколение модели (заводское обозначение 991) появилось в 2012 году и теперь пришло время для его модернизации.



бонагдув





Внешние изменения традиционно не слишком радикальны. Конечно же, Porsche 911 сохраняет и фирменные круглые фары, и характерный изгиб линии крыши. Отличить новинку можно по несколько иным воздухозаборникам в переднем бампере и новым фарам дневного света. Сзади заметны измененные узкие фонари и другая крышка капота двигателя, из которой на больших скоростях выдвигается спойлер.

В салоне перемены менее заметны. Разве что на центральной панели установлен более современный сенсорный

дисплей мультимедийной системы с диагональю в 7 дюймов. Porsche 911 получил беспроводной Интернет, новый адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технологию соблюдения полосы движения.

Если ранее двигатели с турбонаддувом устанавливали только на 911 Turbo, то теперь их получили все версии, кроме 911 GT3. Так, на 911 Carrera установлена 3,0-литровая оппозитная "шестерка" с двумя турбинами, выдающая 370 л. с., а в Carrera S этот мотор развивает 420 л. с. и обладает 500 Н·м крутящего момента.

Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с и развивает 308 км/ч, а расход топлива у него уменьшен до 7,7 л/100 км в смешанном цикле. Как и прежде, на выбор предложены 7-ступенчатые механическая коробка переключения передач или "робот" с двумя сцеплениями. Есть версии с задним и полным приводом. Также в списке опций есть доработанная активная подвеска.

Porsche 911 официально представят на Франкфуртском автосалоне. Продажи купе и кабриолета начнутся в декабре по цене от 96 тыс. евро.



Toyota Prius

четвертый дубль



S-



Гибридные автомобили известны с начала XX века. Но по-настоящему популярной такую технологию сделал Toyota Prius. С момента появления модели в 1997 году выпущено уже свыше 3,5 миллиона этих машин. В Украине, например, Toyota Prius используется как автомобиль патрульной полиции, что говорит о доверии силовиков к гибриднему приводу. Теперь эстафету принимает четвертое поколение Prius.

Toyota Prius построен на полностью новой платформе: он стал немного длиннее (4540 мм) и шире (1760 мм), а вот колесная база осталась прежней – 2700 мм. Внешний вид теперь ярче и выразительнее. Хетчбэк, конечно, сохраняет знакомый силуэт с характерным изгибом крыши, но в остальном отличается от предшественника. В дизайне стало больше граней и острых углов – как у "водородно-

го" Toyota Mirai. Оригинальные стреловидные фары растянuty на крылья, а "нос" украшен логотипом японской марки. Узкая V-образная решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Боковины стали более профилированы, а заднее стекло теперь состоит из двух секций, разделенных спойлером. Оно кажется панорамным благодаря окрашенным в черный цвет стойкам крыши. Довольно необычно смотрятся и узкие фонари.

Компоновка салона известна по предыдущему Prius. Рулевое колесо позаимствовали у вседорожника RAV4. Комбинация приборов размещена по центру передней панели, причем все показания выведены на жидкокристаллический экран. Ниже установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota

Touch 2. Очень интересно смотрится миниатюрный рычажок селектора трансмиссии. Toyota Prius также стал просторнее внутри. А список опций пополнили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Гибридная силовая установка существенно доработана. Она состоит из 1,8-литровой бензиновой "четверки" и электромотора. Мощность пока не сообщают, но ожидается, что она вырастет примерно до 150 л. с. Также известно, что Prius на 10% экономичнее, увеличилась и дальность пробега на электротяге.

Toyota Prius четвертого поколения представят на Франкфуртском автосалоне. Продажи хетчбэка стартуют в конце года по цене примерно от 27 тыс. евро.









Toyota Land Cruiser



Toyota Land Cruiser – классический рамный вседорожник, ведущий свою родословную с 1951 года. Нынешнее его поколение (серия 200) известно с 2007 года, а теперь пришло время для его основательной модернизации.

Массивный стиль Land Cruiser – классика в сегменте вседорожников, он ничуть не устарел. Вот почему внешние изменения минимальные. В частности, у вседорожника новая хромированная решетка радиатора со стреловидными молдингами, разделяющими фары. В переднем бампере немного увеличен воздухозаборник. Сзади заметны освеженные фонари, соединенные серебристой накладкой.

В салоне предложены новые варианты отделки, а кожа присутствует уже в базовой версии. Новое четырехспицевое рулевое колесо несколько меньше в диаметре. Циферблаты приборов полностью другие, но сохраняют опитронную подсветку. Массивная центральная панель увенчана новым 9-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы, за-

менены и клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки. Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом во всех Land Cruiser 200. Базовая комплектация теперь также включает систему бесключевого доступа, четырехзонный климат-контроль, подогрев и вентиляцию сидений, обогрев руля, 10 подушек безопасности. А список опций пополнили камеры кругового обзора, 11,6-дюймовые мониторы для задних пассажиров, системы автоматического торможения, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Как и ранее, на выбор предложены три V8: бензиновые объемом 4,6 л (310 л. с.) и 5,7 л (381 л. с.), а также 4,5-литровый 235-сильный турбодизель. Новшеством стала 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Полный привод дополнен

понижающей передачей системой Multi-Terrain Select с режимами для разных типов дорожного покрытия. Также можно выбрать отключаемые стабилизаторы поперечной устойчивости, пневмоподвеску и вседорожный круиз-контроль Crawl Control, позволяющий преодолевать сложные участки на малой скорости.

Обновленный Toyota Land Cruiser уже поступил в продажу. Цены начинаются с отметки в 60 тыс. долларов.











Chevrolet SS:

обновление



Заднеприводные седаны Chevrolet с V8 под капотом пользовались популярностью с середины 50-х годов. Но в последнее время такой модели в линейке не было. Это исправили в конце 2013 года, представив спортивный седан Chevrolet SS. Автомобиль является близким родственником австралийского Holden Commodore и пришел на смену Pontiac G8. Теперь же SS немного обновили.



Конечно, за два года дизайн Chevrolet SS не потерял актуальности, поэтому внешние изменения минимальные. У седана классический силуэт с длинным капотом и укороченной задней частью. Он получил новый передний бампер с увеличенными воздухозаборниками и светодиодными ходовыми огнями. Дополнительные вентиляционные отверстия отныне предусмотрены не только в боковинах, но и на капоте. Оснащение также включает новые легкосплавные диски диаметром 19 дюймов. А из заднего бампера теперь выглядывают четыре выхлопных трубы.

Салон декорирован кожей и алюминием. Обод руля плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы MyLink. Комплектация включает спортивные сиденья с электроприводом, подогревом и вентиляцией. У заднего дивана регулируется угол наклона спинки, а объем багажника – 465 л. Базовый Chevrolet SS также получил систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида и технологию автоматического замедления.

Под капотом седана – проверенный 6,2-литровый V8 мощностью 415 л. с. Новая выхлопная система с перепускным клапаном сделала двигатель тише на малых оборотах и громче – на высоких. SS разгоняется до 100 км/ч за 5 с и развивает 260 км/ч. Его можно оснастить 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией.

Обновленный Chevrolet SS уже поступил в продажу. Стоимость автомобиля – от 45 тыс. евро.









Peugeot 2008 DK

готов к покорению "Дакара"



DKR ■

В 2015 году команда Peugeot вернулась в ралли-рейды и сразу взялась покорять знаменитый марафон "Дакар". Правда, из-за технических проблем проявить себя им не удалось, но французы не опускают руки – к новому сезону подготовили усовершенствованный Peugeot 2008 DKR.





Peugeot 2008 DKR – небольшой двухдверный вседорожник. Правда, по сравнению с предшественником он стал на 200 мм длиннее (4284 мм) и на столько же шире – 2200 мм. У него подтянутый дизайн с укороченными свесами кузова и приличным (250 мм) дорожным просветом. Кузов полностью изготовлен из карбона, поэтому масса автомобиля – около тонны. С серийными Peugeot его роднит разве что дизайн передней части с трапециевидной фальшрадиаторной решеткой и раскосыми фарами. Также немного улучшена аэродинамика и изменена

форма огромных воздухозаборников на крыше и в боковинах. Легкие магниевые колеса "обуты" в огромные 37-дюймовые покрышки Michelin с глубоким протектором. А днище прикрыто защитными стальными пластинами.

Двери 2008 DKR поднимаются вверх. В спартанском салоне заметен голый карбон, а показания приборов выведены на дисплей. Для пилота и штурмана предусмотрен специальный бак с питьевой водой. Установлен и трубчатый каркас безопасности.

За сиденьями, в базе установлен 3,0-литровый дизельный V6 с двумя тур-

бинами. Его мощность подняли до 350 л. с., а максимальный крутящий момент достигает внушительных 800 Н·м. В паре с турбодизелем работает 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия. Интересно, что 2008 DKR является заднеприводным. Зато хорошей проходимости способствует огромный ход подвески – 460 мм.

Peugeot 2008 DKR выйдет на старт ралли-рейда "Дакар" 2 января 2016 года. Среди пилотов команды – такие звезды как Стефан Петерансель и Карлос Сайнс.







Lexus GS:

модернизация



Lexus GS известен с 1991 года, а сейчас в производстве уже четвертое поколение седана. Его выпускают с 2011 года и теперь пришло время для планового обновления.



GS решили наделять чертами нового фирменного стиля. Вот почему автомобиль получил узкие фары в стиле младшего брата IS. Появились и тоненькие стреловидные ходовые огни. Оптика теперь полностью светодиодная. Фирменная веретенообразная решетка радиатора заметно увеличена в размерах. Передний бампер стал более профилированным, что делает "лицо" Lexus GS агрессивнее. Сзади можно заметить более крупные тонированные фонари, соединенные хромированной накладкой. Также предложены колесные диски нового дизайна диаметром 18 и

19 дюймов. Версию F Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза новое трехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов теперь разделены новым цветным экраном бортового компьютера. А на центральной панели заметен увеличенный до 12,3 дюймов по диагонали дисплей мультимедийной системы. Под ним – аналоговые часы, которые отныне работают в тандеме со спутниковой навигацией и показывают время в соответствии с часовым поясом, в котором пребывает автомобиль. Список опций дополнили системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Lexus GS получил новый базовый двигатель: на смену 2,5-литровому V6 пришла турбированная "четверка" объемом 2,0 л и мощностью 245 л. с. А 3,5-литровый двигатель получил прибавку в лошадиных силах и теперь развивает 315 л. с. Остается в линейке и 338-сильная гибридная модификация. Все GS комплектуются 8-ступенчатым "автоматом", предложены версии с задним и полным приводом. Можно заказать и управляемые задние колеса.

Модернизированный Lexus GS поступает в продажу с осени. Стоимость седана в США – от 49 тыс. долларов.









Chevrolet Volt:

совершил скачек вперед



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Электромобили выглядят заманчиво. Затраты на их подзарядку на порядок ниже, чем стоимость топлива, а их мотор и трансмиссия гораздо проще в обслуживании. Они тихие и не загрязняют природу вредными выхлопами. Но все перекрывает один недостаток – малый запас хода. Впрочем, есть выход – установить двигатель внутреннего сгорания в качестве генератора, вырабатывающего энергию для основного электромотора. Именно этим путем пошли в General Motors и запустили с 2010 года в производство Chevrolet Volt. Модель неплохо себя зарекомендовала. Аккумуляторов хватало, чтобы проехать на электротяге 64 км – более чем достаточно для повседневного использования. А полный бак увеличивал дальность пробега до 610 км. Но Volt получил весьма дорогим и не слишком практичным, поэтому удалось продать только 77 тыс. автомобилей, хотя изначально планировали выпускать по 60 тыс. машин в год. Улучшить ситуацию должен новый усовершенствованный Chevrolet Volt второго поколения.

Перемены заметны при первом же взгляде на Volt. Хэтчбек радикально преобразился внешне, стал ярче и привлекательнее. Теперь у него более стремительный и обтекаемый дизайн и выраженный клиновидный профиль с приподнятой задней частью. Спереди автомобиль напоминает Chevrolet Impala: у него схожие

продолговатые фары, компактная V-образная решетка и широкий воздухозаборник в бампере. Капот стал рельефным, а боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь вмонтирован заостренный спойлер, а под ним сохранена прозрачная вставка, улучшающая обзорность. Крупные фонари подчеркивают расширенные задние крылья.

Платформа осталась прежней: ее Volt делит с Chevrolet Cruze. Его длина прибавила 84 мм (до 4582 мм), а колесная база выросла на 9 мм – до 2694 мм. Хэтчбек шире (1808 мм) и ниже (1432 мм), что делает его более приземистым в анфас. Но главное, он легче предшественника сразу на 110 кг – 1605 кг. Причем одна только силовая установка потеряла 45 кг. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,28.

Салон выглядит более традиционно – как у того же Chevrolet Cruze или Malibu. Ушел в прошлое перламутрово-белый пластик в стиле MP3-плееров начала 2000-х, зато появились хромированные детали. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо несколько уменьшено в диаметре. А цифровая приборная панель теперь более гармонично вписывается в общий стиль. Кстати, водитель может изменять ее конфигурацию и выводить на дисплей, например, уменьшенную карту навигационной системы.

Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы MyLink, разработанной совместно с Apple. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь обычные (а не сенсорные): они гораздо удобнее в пользовании. Появился даже привычный рычаг трансмиссии вместо причудливого джойстика.

У рулевой колонки Chevrolet Volt изменяются высота и вылет. Передние сиденья обладают лучшей боковой поддержкой, чем у модели первого поколения. Обзорность значительно улучшена. Между креслами появился удобный сдвижной подлокотник. Внутри него – отсек с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Volt теперь пятиместный – на втором ряду могут поместиться трое, хотя сидящий по центру все же будет стеснен из-за высокого трансмиссионного тоннеля. Места для ног стало больше, а вот запас пространства над головой остается скромным. На прежнем уровне и багажник: его объем – 301 л.

Начальное оснащение включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, спутниковую навигацию, камеру заднего вида и круиз-контроль. Подушек безопасности теперь 10, установлена и система стабилизации StabiliTrak. В варианте Premier добавлены

17-дюймовые легкосплавные диски, кожаный салон, парковочный автопилот, подогрев передних и задних сидений. Также в этом случае предусмотрены системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Силовая установка Chevrolet Volt серьезно модернизирована. Два электромотора, как и ранее, развивают 149 л. с., но крутящий момент увеличен до 400 Н·м. Так что тяги стало больше и она доступна с первых же оборотов (поэтому нет надобности в многоступенчатой трансмиссии). При включении зажигания в салоне тихо, ведь двигатель работает фактически бесшумно. Volt демонстрирует уверенный равномерный разгон. Динамика улучшена: всего за 2,6 с хетчбэк достигает 48 км/ч, а 100 км/ч развивает за 8,4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 162 км/ч.

Поскольку литий-ионная аккумуляторная батарея стала мощнее (18,4 кВт/ч), то дальность пробега на электротяге увеличена до 85 км. Пополнить заряд от бытовой 220-вольтной розетки можно за 4,5 часа, а гнездо подключения кабеля по-

лучило светодиодную подсветку. График зарядки можно запрограммировать заранее: то есть если вставить шнур в розетку, то заряд пойдет не сразу, а в установленное время. Ведь во многих странах электричество ночью дешевле, да и нагрузка на сеть меньше.

Автомобиль получил новый бензиновый двигатель – 1,5-литровый, с непосредственным впрыском топлива. Он не только мощнее (101 л. с.), но и экономичнее – 5,6 л/100 км. Поэтому хотя объем бака и уменьшен до 34 л, запаса топлива хватает, чтобы преодолеть еще около 600 км. Суммарная заявленная дальность пробега составляет 676 км, что заметно больше, чем у предшественника. На Volt не страшно отправляться в дальние путешествия. Кроме того, "четверка" работает гораздо тише. Большую часть времени она выполняет роль генератора, но в горном режиме работает параллельно с электромотором, что превращает Volt в традиционный гибрид. Правда, в этом случае бензиновая "четверка" нередко работает на повышенных оборотах (4500 об/мин), а потому становится шумной.

Управляемость Volt также улучшена. Поскольку Т-образная батарея находится

в днище, то это обеспечивает низкий центр тяжести и уменьшает крены в поворотах. Облегченный хетчбэк менее подвержен недостаточной поворачиваемости. Рулевое управление стало легче, хотя обратной связи не слишком много. Сцепление с дорогой стало лучше благодаря более широкому покрышку. Педаль тормоза информативнее, перенастроена и система регенеративного торможения. Теперь ее можно регулировать специальным рычажком на рулевой колонке – включать на крутом спуске или в заторах, чтобы эффективнее подзаряжать аккумулятор. Да и замедляется автомобиль увереннее: для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок длиной 36,6 м. Усилена и шумоизоляция, поэтому в салоне еще тише, чем ранее.

Chevrolet Volt стал консервативнее с виду и более усовершенствованным с технической точки зрения. При этом он дешевле предшественника: в США хетчбэк стоит от 34 тыс. долларов, но в некоторых штатах и странах государство компенсирует покупателю 7500 долларов. Продажи хетчбэка стартуют в конце года.









Технические характеристики Chevrolet Volt	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1605
Длина/ширина/высота, мм	4582/1808/1432
Колесная база, мм	2695
Колея передняя/задняя, мм	1539/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	301
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Тип основного двигателя	электрический
Расположение	спереди
Макс. мощность, л. с.	149
Макс. крутящий момент, Н·м	400
Тип вспомогательного двигателя	бензиновый
Рабочий объем, см ³	1490
Расположение и количество цилиндров	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	101 при 5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/34
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ступенчатая
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, StabiliTrak, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	162
Дальность пробега на электротяге, км	85
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	34 000 – 40 500
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



Jaguar XF: э

За по
преоб
после
– и по
второ



Элегантность и скорость

В последние годы практически весь модельный ряд Jaguar радикально обновился. Начало этим переменам положил флагман XJ, за ним следовали купе и кабриолет F-Type, начальный седан XE. На очереди первый внедорожник марки F-Pace, а тем временем представлено и новое поколение седана XF.



Новый Jaguar XF издали можно принять за предшественника. Автомобиль сохраняет по-кошачьему грациозный стиль с изящным вытянутым силуэтом. Длинный капот, высокая оконная линия, большой угол наклона лобового стекла и ниспадающий силуэт крыши, как у купе, несомненно, прибавляют седану динамизма. Конечно же, сохранена и фамильная широкая "пасть" решетки радиатора: в зависимости от версии она декорирована хромом или окрашена в черный цвет. Узкие фары придают хищности "взгляду" XF и щеголяют полностью светодиодной оптикой. Капот традиционно выпуклый, а боковины более рельефные, чем ранее. Передние крылья украшены небольшими вентиляционными отверстиями, а вот задние серьезно расширены. Подчеркивают их крупные продолговатые фонари, соединенные хромированной накладкой. Версию XF S можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере, аэродинамическому обвесу, заднему спойлеру и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В профиль XF второго поколения кажется больше предшественника, хотя на самом деле его длина уменьшена на 3 мм – до 4954 мм. Но при этом передний свес кузова существенно укоротили, а колесная база прибавила сразу 51 мм – до 2960 мм. Ширина (1880 мм) и высота (1457 мм) остались на прежнем уровне. В конструкции

седана широко использованы алюминиевые сплавы, применен и магний. Это позволило снизить массу сразу на 190 кг – до 1495 кг в начальном исполнении. Жесткость кузова при этом увеличена на 28%, а коэффициент лобового сопротивления снизили до 0,26.

Уже в базовой комплектации салон Jaguar XF декорирован кожей и полированным алюминием, а за доплату предложены вставки из натурального дерева. Нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвет можно изменять нажатием кнопки. На педалях заметны металлические накладки.

Компоновка салона знакома по другим Jaguar. Передняя панель выполнена обволакивающей, а при включении зажигания открываются заслонки вентиляционных дефлекторов и выдвигается круглый селектор автоматической трансмиссии. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, но клавиш управления круиз-контролем, телефоном и аудиосистемой на нем весьма много. В начальной версии установлены аналоговые приборы, а вот в более дорогих вариантах показания выводятся на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. К слову, показания традиционных циферблатов считаются лучше, чем виртуальных. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы InControl Touch. Его диагональ может быть 8 либо 10,2 дюйма, а алгоритм управления меню такой как у смартфонов. Предусмотрена и функция Dual View: под разными углами на монитор выводится разное изображение. То есть водитель может, например, настраивать навигацию в том время, как передний пассажир смотрит видео. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. А вот кнопки управления стеклоподъемниками установлены слишком низко.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние кресла получили электропривод. Они стали более упругими, хотя все равно комфортабельные. Зато улучшена боковая поддержка. Предусмотрена и функция подогрева. В XF S установлены спортивные сиденья. Посадка за рулем весьма низкая, что вкупе с высоким трансмиссионным тоннелем создает подобие кабины гоночного автомобиля. Широкий подлокотник прячет немаленькое отделение, куда поместится планшет.

Сзади места для ног на 15 мм больше, чем в предшественнике, а пространство над головой прибавило сразу 27 мм. Внутреннее пространство на втором ряду более чем щедрое и пассажиры ростом 185 см не будут стеснены. А объем багажника вырос до приличных 540 л.

Электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, спутниковая навигация с голосовым управлением, связь Bluetooth и датчик дождя предусмотрены в базовом Jaguar XF. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации DSC. Самый дорогой вариант Portfolio добавляет систему доступа без ключа, датчик освещения, камеру заднего вида и адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости и функцией движения в пробках. В перечне опций значатся панорамная крыша, четырехзонный климат-контроль, подогрев задних сидений, камеры кругового обзора, парковочный автопилот. Также теперь можно выбрать технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и определения усталости водителя. Еще одна новинка – система All-Surface Progress Control – особый круиз-контроль, позволяющий безопаснее преодолеть скользкий участок дороги или легкое бездорожье на скорости до 30 км/ч.

Поначалу для Jaguar XF на выбор предложат четыре двигателя. Единственный бензиновый мотор – проверенный 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 380 л. с. Эта "шестерка" очень отзывчива и легко достигает 7000 об/мин. Она отлично проявляет себя в среднем диапа-

зоне оборотов благодаря приличным 450 Н•м крутящего момента, которые доступны при 4500 об/мин. Сочный рык мотора сопровождается характерным завыванием механического нагнетателя. Такой XF разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом "аппетит" у седана умеренный – 11,7 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. Позже появится 340-сильная версия этого мотора, а также 2,0-литровая 240-сильная "четверка" с турбонаддувом. В разработке и новый Jaguar XFR с 5,0-литровым V8 под капотом.

Если на первом месте экономия, то следует обратить внимание на полностью новые 2,0-литровые турбодизели, развивающие 163 и 180 л. с. Даже более мощный вариант расходует в среднем 4,3 л/100 км. Впрочем, есть и 3,0-литровый 300-сильный дизельный V6. Он подкупает внушительным крутящим моментом в 700 Н•м, который достигается уже при 2000 об/мин. То есть тяга у такого седана в избытке. К тому же, этот мотор объемом 3,0 л работает тише и более плавно, чем 2,0-литровые. С ним разгон до 100 км/ч занимает 6,2 с. В городе расход топлива составляет 6,6 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км.

Для 2,0-литровых модификаций можно выбрать 6-ступенчатую механическую

трансмиссию, а все остальные XF получили 8-ступенчатый "автомат". Он порадует плавностью работы, хотя переключения происходят не слишком быстро. В качестве опции доступен полный привод.

Как и прежде, XF остается очень комфортабельным. Его подвеска плавно поглощает дорожные неровности. Курсовая устойчивость на высоте, а улучшенная шумоизоляция делает салон еще тише. Езда более упругая разве что с 19-дюймовой низкопрофильной резиной. Хотя если выбрать опционные адаптивные амортизаторы, то седан становится ощутимо мягче (особенно в комфортном режиме Eco). Вместе с тем, улучшена управляемость автомобиля. Равное распределение веса по осям, задняя подвеска с интегральным рычагом и пониженный центр тяжести способствуют более уверенному поведению на извилистых дорогах и позволили уменьшить крены кузова. Система распределения вектора тяги помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление впервые получило электроусилитель, который отлично настроен. Вот почему оно стало точнее и информативнее.

Jaguar XF знакомый внешне, но новый внутри. Седан поступает в продажу с осени, а его цены начинаются с отметки в 41 300 евро. Со временем линейку модели расширит универсал.













Технические характеристики Jaguar XF			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1710/2330	1595/2250	1750/2350
Длина/ширина/высота, мм	4954/1880/1457		
Колесная база, мм	2960		
Колея передняя/задняя, мм	1605/1594		
Клиренс (дорожный просвет), мм	116		
Объем багажника, л	540		
Диаметр разворота, м	11,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2995	1999	2993
Тип	бензиновый, с механическим компрессором	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	380 при 6500	180 при 4000	300 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 4500	430 при 1750-2500	700 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/74	Дт/74	
Трансмиссия			
Тип привода	задний или полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин	245/40 ZR19	235/50 R17	235/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	8,1	6,2
Максимальная скорость, км/ч	250	229	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,7	5,1	6,8
– загородный цикл	6,3	3,8	4,8
– смешанный цикл	8,3	4,3	5,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	41 300 – 67 800		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Honda HR-V

Появившийся в 1999 году Honda HR-V стал одним из первых компактных городских вседорожников. Но в 2006 году модель сняли с производства, а ее наследник так и не появился. Теперь же ситуация изменилась: подобные автомобили стали очень популярными, а потому Honda HR-V возвращается. Причем позиционируют его как глобальную модель, то есть он будет представлен и в Европе, и в Азии, и в Америке.



■ ■ ■ возвращается



Предшественник отличался весьма интересным дизайном и даже предлагался в трехдверном исполнении. Новый Honda HR-V сочетает черты вседорожника и купе. С одной стороны у него увеличенный дорожный просвет и защитные пластиковые накладки по периметру кузова, с другой – аркообразная форма крыши и спрятанные в стойках ручки задних дверей. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а сверху ее украшает черная накладка. Фары похожи на лезвия ножей и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Капот профилирован, а колесные арки расширены. Боковины украшены оригинальными изогнутыми штампованными линиями. Стандартными являются 16-дюймовые легкосплавные диски. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а по краям кузова сзади установлены Г-образные фонари.

HR-V использует платформу Honda Jazz. Он сохраняет компактные размеры на уровне предшественника: достигает 4294 мм в длину при колесной базе в 2611 мм. Ширина составляет 1772 мм, а

высота – 1605 мм. Базовая версия весит 1312 кг.

Салон выдержан в традиционном стиле Honda. Так, трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Jazz. В отделке достаточно много черных лакированных деталей. Циферблаты приборов получили оптический подсветку, цвет которой можно при желании изменить. Центральное место занимает большой спидометр, слева от него – тахометр, а справа – экран бортового компьютера. Возле руля можно заметить кнопку выбора экономичного режима езды. А напротив переднего пассажира – целый ряд вентиляционных дефлекторов.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Интересно, что и кнопки блока климат-контроля также сенсорные – срабатывают от легкого касания. Под ними находится небольшая ниша для мелкой поклажи.

У рулевой колонки изменяется угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте в базовом

Honda HR-V. Передние сиденья комфортабельные, но боковой поддержки им не хватает. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель, на котором можно заметить подлокотник с отделением внутри. Все HR-V получили электромеханический стояночный тормоз, поэтому вместо "ручника" здесь небольшой рычажок. Высокая посадка обеспечивает неплохую обзорность вперед и по сторонам, а вот заднее стекло не очень большое, что неудобно при парковке.

На втором ряду места для ног достаточно много, по меркам этого класса. Но ниспадающая крыша "съедает" пространство над головой, что почувствуют люди ростом выше среднего. К тому же, подушка дивана коротковата. Салон не слишком широкий, поэтому двоим сзади удобнее, чем троим. Зато багажник немаленький – 470 л в обычном состоянии и 1533 л – со сложенными задними креслами. Кроме того, HR-V получил технологию Magic Seat: отдельно можно поднять подушки сидений и зафиксировать их в вертикальном положении.





Начальная версия HR-V Comfort весьма богато укомплектована: электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчик освещения, магнитола с CD-проигрывателем, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности и система стабилизации VSA. В самом дорогом варианте Executive предусмотрены 17-дюймовые литые диски, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, система доступа без ключа, спутниковая навигация, беспроводной Интернет, датчик дождя, 180-ваттная аудиосистема, панорамная крыша, подогрев передних сидений. Кроме того, в этом случае установлены технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков.

Для Honda HR-V всего предлагают три двигателя. Базовый вариант оснащен 1,5-литровой бензиновой "четверкой" с системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Она развивает 130 л. с. при 6600 об/мин и является высокооборотистой. Максимальные 155 Н•м крутящего момента в распоряжении только при 4600 об/мин, поэтому мотор необходимо постоянно раскручивать. Правда, при этом он становится очень шумным. Да

и не всегда хватает тяги, особенно если вседорожник загружен. Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. Вседорожник весьма экономичен – 7,0 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном. Вскоре появится и гибридная версия, где этот 1,5-литровый двигатель работает в паре с электромотором.

Для некоторых стран предлагают 1,8-литровый 142-сильный мотор. Он также высокооборотистый, но его крутящий момент все же ощутимо побольше, чем у 1,5-литрового двигателя – 174 Н•м при 4300 об/мин. Это положительно влияет на динамику: вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,6 с. Эта "четверка" работает тише и более плавно. Да и "аппетит" ее не очень большой – 8,7 л/100 км в городе и 6,7 л/100 км – на трассе.

Турбодизель объемом 1,6 л наименее мощный – 120 л. с. Но зато в его распоряжении приличные 300 Н•м крутящего момента уже при 2000 об/мин. То есть тяги на "низах" вполне достаточно. Двигатель привлекает своей эластичностью, но при этом довольно громкий. Такой вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10 с и развивает 190 км/ч. К тому же, он экономичный – 4,2 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – за городом.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия порадует точностью переключений, а ход рычага короткий. За доплату предложен бесступенчатый вариатор CVT. Он способствует уменьшению расхода топлива, но существенно ухудшает динамику. К тому же, CVT нередко держит высокие обороты двигателя, что сопровождается повышенным шумом. Большинство Honda HR-V будут переднеприводными, а полный привод предложен только 1,8-литровой версии.

Автомобиль весьма неплох в управлении. Его руль точный и приятно наполнен тяжестью, пусть и не самый информативный. Сцепление с дорогой хорошее и в переднеприводной модификации. Мягкая подвеска без труда справляется с большинством выбоин, поэтому комфорт езды на высоте. При этом HR-V очень мало кренится в поворотах. При езде по автостраде шумы ветра и шин практически неслышны. Также у вседорожника довольно неплохие тормоза: со 100 км/ч он останавливается на отрезке в 38,7 м.

Honda HR-V уже поступил в продажу по обе стороны Атлантики. В Европе стоимость вседорожника начинается с отметки в 20 тыс. евро.











Технические характеристики Honda HR-V			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1312/1790	1401/1875	1395/1870
Длина/ширина/высота, мм	4294/1772/1605		
Колесная база, мм	2791		
Колея передняя/задняя, мм	1535/1540		
Клиренс (дорожный просвет), мм	170		
Объем багажника, л	470/1533		
Диаметр разворота, м	11,4		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1498	1798	1597
Тип	бензиновый		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 6600	142 при 6500	120 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	155 при 4600	174 при 4300	300 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний	полный	передний
Коробка передач	6-ст. механическая, вариатор		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA		
Количество подушек безопасности, шт.	8		
Размер шин	215/60 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2 (11,2)*	9,6	10,0
Максимальная скорость, км/ч	192 (187)	198	192
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,0 (6,1)	8,7	4,2
– загородный цикл	4,8 (4,6)	6,7	3,8
– смешанный цикл	5,6 (5,2)	7,7	4,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 27 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

*В скобках – данные для версий с вариатором

Lexus RX:

НОВАЯ ВНЕШНОСТЬ, ЗНАКОМЫЙ характер

Lexus RX, появившийся в 1998 году, стал одним из первооткрывателей сегмента среднеразмерных вседорожников премиум-класса. Он первым внедрил несущий кузов тогда, как большинство подобных моделей все еще были рамными. С того времени прошло 17 лет и теперь начинается производство уже четвертого поколения Lexus RX, представленного весной на автосалоне в Нью-Йорке.





RX заметно преобразился внешне: его дизайн гораздо более грозный. Плавные линии окончательно ушли в прошлое и теперь господствует граненый стиль с обилием углов. Несомненно, сразу бросается в глаза огромная веретенообразная решетка радиатора – визитная карточка современных Lexus. Узкие фары напоминают лезвия самурайских мечей и дополнены стреловидными ходовыми огнями. Оптика теперь полностью светодиодная. Капот и боковины стали более профилированными. Оконная линия немного выше, чем ранее и делает изгиб в районе задних дверей. На крыше установлен небольшой спойлер, а задние стойки окрашены дополнены черными полосами. Каплевидные фонари соединены хромированной накладкой. Модификацию F Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу и 20-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Вседорожник использует платформу предшественника, но немного подрос. Его длина прибавила 120 мм (до 4890 мм), а колесная база выросла на 50 мм – до 2790 мм. Новый Lexus RX также шире

(1895 мм) и выше (1720 мм). Масса автомобиля достигает 1983 кг.

В салоне преобладают горизонтальные линии. Материалы внутренней отделки в RX всегда считались качественными, но в новом вседорожнике они еще улучшены. Кожа традиционно сочетается с деревом, однако стало больше и алюминиевых деталей. Трехспицевое рулевое колесо несколько меньше в диаметре, чем ранее. В варианте F Sport оно обшито перфорированной кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Кроме того, в этом случае еще и комбинация приборов иная: центральное место занимает тахометр с цифровым спидометром внутри. В обычной же версии спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера. Естественно, сохранена и фирменная оптитронная подсветка. Можно отныне выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель Lexus RX стала симметричной и немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен дисплей мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его

диагональ составляет 8 или 12,3 дюйма. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика Remote Touch, напоминающего по форме компьютерную мышь. Ниже размещены аналоговые часы, а под ними – клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Они более рационально упорядочены.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла Lexus RX широкие и очень мягкие, предусмотрена и функция их обогрева. В F Sport предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой: они, кстати, не менее комфортабельные. Посадка за рулем несколько ниже, чем ранее, а обзорность при этом улучшена во всех направлениях. На высоком трансмиссионном тоннеле установлены подстаканники и маленький подлокотник с боксом внутри.

Сзади пространство для ног прибавило 30 мм. К тому же, кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Но над головой места стало меньше, что почувствуют пассажиры



ростом выше среднего. Зато салон шире, поэтому троим здесь свободнее. Объем багажника вырос до 510 л в обычном состоянии и 1583 л – со сложенными задними креслами. А пятая дверь получила электропривод с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно пошевелить рукой у логотипа Lexus.

Комплектация Lexus RX традиционно богатая: в "базе" есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, CD-проигрыватель, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также обязательными являются 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В версии Premium добавлены датчик дождя и люк в крыше. В перечне опций есть камеры кругового обзора, вентиляция передних кресел, парковочный автопилот, два монитора с DVD-плеером для задних пассажиров, 835-ваттная аудиосистема с 15 динамиками. Кроме того, можно выбрать технологии автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

В скором времени следует ожидать новую начальную модификацию RX200t с 2,0-литровым 235-сильным турбомотором. Пока же доступен Lexus RX350 с 3,5-литровым атмосферным V6. Благодаря непосредственному впрыску топлива мощность двигателя увеличена до 295 л. с. при 6300 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 360 Н·м, но по-прежнему достигается при высоких 4700 об/мин. "Шестерка" работает очень тихо и без вибраций. Плавно, хоть и не всегда быстро, происходят и переключения передач и в новом 8-ступенчатом "автомате". Динамика осталась на прежнем уровне – 7,9 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Зато расход топлива уменьшен до 12,4 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

Более экономичным является гибридный вариант RX450h. Здесь V6 работает вместе с двумя электромоторами и суммарно они развивают 308 л. с. Такой RX "употребляет" в среднем 7,8 л/100 км, а силовая установка обеспечивает больше тяги на малых оборотах.

Как и прежде, на первом месте у Lexus RX стоит комфорт. Подвеска всесезонника традиционно очень мягкая, а потому даже на дорогах плохого качества неровности мало ощутимы. Правда, и крены в скоростных виражах дают о себе знать. Руль очень легкий и его вполне можно вращать несколькими пальцами, хотя информативность у него не самая лучшая. Полный привод дополнен системой изменения вектора тяги, поэтому не только обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но и уменьшает недостаточную поворачиваемость. В салоне очень тихо даже при 150 км/ч – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Модификацию F Sport постарались сделать интереснее в управлении. Вот почему она получила адаптивные амортизаторы, помогающие уменьшить нежелательные движения кузова. В спортивном режиме они становятся более жесткими, а рулевое управление в этом случае острее.

Lexus RX третьего поколения поступит в продажу в конце года. Там всесезонник стоит от 43 тыс. долларов. В Украине новинку следует ожидать в 2016 году.









Технические характеристики Lexus RX350	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1983
Длина/ширина/высота, мм	4890/1895/1720
Колесная база, мм	2790
Колея передняя/задняя, мм	1630/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	553/1626
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3501
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	295 при 6300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
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, VSC, Hill Assist Control, TRAC
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	235/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	12,7
– загородный цикл	6,9
– смешанный цикл	9,0
Стоимость автомобиля в США, долларов	43 000 – 55 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Ford Mustang Shelby GT350:

В 1965 году знаменитый гонщик и конструктор Кэрролл Шелби решил сделать инъекцию спортивности легендарному Ford Mustang. Результатом его трудов стал Shelby GT350, отлично проявивший себя в гонках (см. "Тест-Драйв" за апрель 2014 г.). На его счету – десятки побед как в США, так и в Европе, да и простые покупатели оценили его динамические характеристики. Полвека спустя Ford Mustang Shelby GT350 решили возродить и теперь начинается производство его наследника.

**разрушает
стереотипы**

В основе новинки – недавно дебютировавший Ford Mustang шестого поколения. От донора Shelby GT350 достался изящный силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном, немного напоминающий профиль знаменитого предка. Изогнутая форма крыши, рельефные боковины и высокая оконная линия также относятся к фирменным чертам фордовского "скакуна". А вот продолговатые фары – это уже черты современного стиля. GT350 выглядит более грозно, чем обычный Mustang, хотя внешние изменения несут скорее практический, чем эстетический характер. Увеличенная "пасть" решетки радиатора и воздухозаборник в бампере призваны лучше охлаждать двигатель, а отводят тепло из моторного отсека "жабры" на капоте и в боковинах. Четыре сопла в заднем бампере свидетельствуют об установке новой выхлопной системы. На крышке багажника появился заостренный спойлер, увеличивающий прижимную силу. Более тщательно проработана аэродинамика у особой версии Shelby GT350R: такое купе получило аэродинамический обвес и огромное антикрыло.

Автомобиль посадили на "диету". В целях снижения веса капот и некоторые детали подвески изготовили из алюминиевых сплавов. В GT350R разработчики пошли еще дальше и установили 19-дюймовые карбоново-керамические колесные диски. Они не только способствуют снижению веса до 1656 кг, но и снижают неподрессоренные массы. Жесткость кузова при этом выросла на 28% за счет дополнительных распорок под капотом.

Из салона GT350R исчезли коврики, двухзонный климат-контроль, магнитола, навигационная система с 8-дюймовым дисплеем и камера заднего вида – это также последствия борьбы за килограммы. Впрочем, по желанию покупателя все это оборудование вернут, а в стандартном GT350 оно присутствует по умолчанию.

Внутри преобладает классический стиль и даже передняя панель по форме напоминает торпедо Mustang 60-х годов. В отделке сочетаются кожа и алькантара. Shelby GT350 получил особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а разделяет их цветной экран бортового

компьютера. Кстати, цвет подсветки приборов можно изменить нажатием кнопки.

Центральная панель увенчана указателями температуры и давления масла. Интересно, что помимо стандартного набора кнопок здесь можно заметить и ярко-красную клавишу запуска двигателя.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья – очень мягкие и комфортабельные. Пакет Tech позволяет дополнить их электроприводом и подогревом. Посадка за рулем по-спортивному низкая, а водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В GT350R установлены спортивные кресла Recaro – более жесткие, но с улучшенной боковой поддержкой. Кроме того, в этой версии отсутствует второй ряд сидений – опять же это позволяет уменьшить массу купе. В результате этого сзади образовалось отделение для поклажи, дополняющее 382-литровый багажник.



Под капотом Ford Mustang Shelby GT350 прячется новый 5,2-литровый V8. Изготавливают двигатель вручную, а имена собравших его рабочих выгравированы на крышке. Он разрушает стереотипы: это не типичная американская "восьмерка", спокойная и низкооборотистая. Мотор легко раскручивается до 8250 об/мин, а максимальные 526 л. с. достигаются при 7500 об/мин. То есть, литровая мощность превышает 100 л. с. Такого результата добились благодаря специальному плоскому коленвалу, как на гоночных автомобилях. Впрочем, это совсем не значит, что V8 потерял свои традиционные качества. Он очень эластичен, а запас тяги после 35000 об/мин более, чем достаточен. Пиковый крутящий момент в 582 Н•м крутящего момента доступен при 4750 об/мин. В обычном состоянии двигатель не очень громкий, но когда в выпускной системе открывается перепускной клапан, он отзывается высокочастотным рыком. Динамика GT350 – на уровне дорогих европейских спорткупе: 4 с до 100 км/ч и 400 м с места за 12 с. Максимальная скорость превышает 270 км/ч.

Правда, и "аппетит" немаленький – 14,7 л/100 км в смешанном цикле.

Заднеприводное купе комплектуется только новой 6-ступенчатой механической трансмиссией. Переключение передач происходит точнее, чем в обычном Mustang, а ход рычага сделали короче. Педаль сцепления на удивление легкая. В GT350R еще и передачи сделали немного короче.

Shelby GT350 оказалось под силу разрушить еще один стереотип. Mustang всегда считали больше королем прямых дистанций, чем поворотов. Управляемость автомобиля совершила настоящий скачек вперед. Улучшенное распределение веса по осям (54% на передние колеса и 46% – на задние), расширенная колея и пониженный центр тяжести позволили радикально улучшить поведение купе на извилистых дорогах. Дифференциал повышенного трения позволил существенно уменьшить недостаточную поворачиваемость. Руль стал тяжелее и острее, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Тормозные механизмы Brembo диаметром 394 мм спереди и

380 мм сзади обеспечивают отличное замедление. При этом Ford остается весьма мягким и комфортабельным, а потому приспособленным для повседневного использования.

У GT350R характер более экстремальный. Его подвеска жестче, а адаптивные амортизаторы (для стандартного GT350 они – опция) позволяют уменьшить и так небольшие крены кузова. Широкие покрышки размером 305/30 R19 спереди и 315/30 R19 сзади обеспечивают феноменальное сцепление с дорогой. Купе более послушное, а его поворачиваемость близка к нейтральной. Этого "скакуна" не придется приручать.

Ford Mustang Shelby GT350 – нетипичный представитель своего класса. Он не только быстр, но и интересен в управлении. Купе достойно имени Shelby. К тому же, оно сохраняет еще одну традиционную черту Mustang – доступность: этот 526-сильный "жеребец" стоит от 50 тыс. долларов, а GT350R оценен в 63 500 долларов. Ежегодно планируют выпускать по 4000 Shelby GT350.











Технические характеристики Ford Mustang Shelby GT350R	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1656
Длина/ширина/высота, мм	4818/1928/1361
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1582/1648
Клиренс (дорожный просвет), мм	125
Объем багажника, л	382
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5163
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	526 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	582 при 4750
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	305/30 R19 спереди, 315/30 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	14,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	63 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen

просторнее, экономичнее

Марка Volkswagen стояла у истоков создания сегмента вэнов, ведь первенец Т1 появился еще в 1950 году (см. 'Тест-Драйв за июнь 2015 г.). Сейчас в их линейке сразу пять таких моделей, а последнее пополнение в ней – новый Volkswagen Touran третьего поколения. Компактный мини-вэн представили на Женевском автосалоне, а теперь начинается его производство.



Touran:

е, быстрее





Как и прежде, Touran является близким родственником Volkswagen Golf. Новичок использует платформу MQB, позаимствованную у Golf VII. Он подрос сразу на 130 мм – до 4527 мм в длину. Колесная база прибавила 113 мм и достигла 2791 мм, выросла до 1829 мм и ширина. Но при этом массу удалось снизить на 62 кг (до 1436 кг в начальной версии) за счет использования легких сортов стали. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,296.

В дизайне – никаких революций. Минивэн сохраняет знакомый профиль с большим углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Вместе с тем, внешний вид стал солиднее. Узкая хромированная решетка радиатора формирует характерные "брови" над продолговатыми фарами. В самом дорогом варианте Highline оптика полностью светодиодная. Боковины теперь выполнены рельефными, а оконные рамки и рейлинги для багажника на крыше покрыты хромом. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Ширину задней части подчеркивают крупные фонари. Версию R Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам (вместо стандартных 16-дюймовых).

Внутри – знакомый стиль, в котором преобладают горизонтальные линии. Материалы отделки салона лучше, чем у предшественника: стало больше сереб-

ристых вставок, а в Touran Highline появились черные лакированные накладки и светодиодная подсветка. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Во всех вариантах, кроме базового, оно обшито кожей, как и рычаг коробки переключения передач. Приборы разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры охлаждающей жидкости.

Центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее сенсорный дисплей мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 5,0, 6,5 либо 8,0 дюймов. Блоки переключателей аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга, а клавиши крупные и удобные в пользовании. В салоне достаточно много отделений для мелкой поклажи: это и перчаточный ящик с подсветкой и функцией охлаждения, и бокс в переднем подлокотнике, и держатели для бутылок в дверях, а еще отделения в передней панели и центральной консоли, ящики под передними сиденьями и карманы в их спинках. Можно выбрать и откидные столики для пассажиров второго ряда.

Во всех Volkswagen Touran рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато обладают неп-

лохой боковой поддержкой. Высокая посадка и тонкие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног стало больше на 40 мм, а салон шире в районе плеч. Здесь установлены три отдельных кресла с горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Взрослые пассажиры ростом 185 см не почувствуют себя стесненными. Что касается третьего ряда, то здесь пространство для ног прибавило сразу 54 мм, а запас над головой увеличен на 13 мм. Да и доступ упрощен благодаря более широкому дверному проему. Впрочем, тут все равно комфортнее детям.

Объем багажника в обычном состоянии составляет 137 л. В пятиместной конфигурации он возрастает до 743 л, а в двухместной – до 1857 л. В последнем случае можно перевозить предметы длиной 2,7 м. Пол в отсеке – многоуровневый. Пятая дверь за доплату может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия (для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером).

Базовый Touran Trendline получил электростеклоподъемники, электропривод и подогрев зеркал заднего вида, кондиционер, магнитола, связь Bluetooth. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, контроля давления в шинах и определения усталости водителя и технология Multi-collision brake system (она автоматически применяет

торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию). В самой дорогой версии Highline добавлены 17-дюймовые литые диски, трехзонный климат-контроль, парктроник, подогрев передних сидений, адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости и технологией автоматического замедления. Среди опций – система бесключевого доступа, панорамная крыша, парковочный автопилот, электропривод передних сидений, спутниковая навигация, датчики света и дождя, беспроводной Интернет, жесткий диск на 64 Гб, системы соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Также можно выбрать специальную камеру в салон, позволяющую родителям наблюдать за детьми на задних сиденьях, не отводя глаз от дороги и приборной панели.

Все доступные двигатели оснащены непосредственным впрыском топлива, турбонаддувом и системой глушения при остановках. Начальный 1,2-литровый бензиновый мотор развивает 110 л. с. "Четверка" объемом 1,4 л выдает 150 л. с.

и лучше себя проявляет. Она тяговита на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 250 Н·м достигается уже с 1500 об/мин. Правда, после 4500 об/мин мотор становится несколько шумным. Такой Volkswagen Touran разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 209 км/ч. В городском цикле он расходует 7,0 л/100 км, а в загородном – 5,1 л/100 км. Позже появится еще и 1,8-литровый 180-сильный бензиновый двигатель.

Самым экономичным является 1,6-литровый 110-сильный турбодизель – 4,4 л/100 км в смешанном цикле. Выше в иерархии – 2,0-литровый 150-сильный мотор. Он привлекает эластичностью и немалой тягой. Пиковые 340 Н·м крутящего момента в распоряжении при 1750 об/мин. Двигатель работает на удивление тихо и плавно. Да и динамика неплохая: 9,3 с до 100 км/ч и максимальные 208 км/ч. Расход топлива составляет 5,4 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе. Кроме того, в ближайшее время появится 190-сильная модификация этого турбодизеля.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. В качестве опции предложена трансмиссия с двумя сцеплениями DSG.

Touran демонстрирует неплохую управляемость, как для мини-вэна. Рулевое управление точное и вполне информативное. Недостаточная поворачиваемость практически не ощущается благодаря системе XDS+, имитирующей дифференциал повышенного трения. Сцепление с дорогой на высоте. Мягкая подвеска без проблем справляется с большинством дорожных неровностей и при этом высокий автомобиль довольно мало кренится в поворотах. За доплату доступны адаптивные амортизаторы и система изменения настроек двигателя и шасси. Шумоизоляция салона на высоте: при 130 км/ч ветер и шины не дают о себе знать.

Volkswagen Touran уже поступил в продажу в Европе. Базовая версия мини-вэна стоит 23 350 евро.









Технические характеристики Volkswagen Touran			
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная/полная масса, кг	1454/2050	1539/2160	1552/2180
Длина/ширина/высота, мм	4527/1829/1659		
Колесная база, мм	2791		
Колея передняя/задняя, мм	1569/1542		
Клиренс (дорожный просвет), мм	156		
Объем багажника, л	137/1857		
Диаметр разворота, м	11,5		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1395	1598	1968
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000	110 при 3200	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1500-3500	250 при 1500-3000	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58	
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	205/55 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9 (8,9)*	11,9 (11,9)	9,3 (9,3)
Максимальная скорость, км/ч	209 209)	187 (187)	208 (206)
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,0 (6,7)	5,2 (4,7)	5,4 (5,6)
– загородный цикл	5,1 (5,0)	3,9 (4,1)	4,0 (4,4)
– смешанный цикл	5,8 (5,6)	4,4 (4,4)	4,5 (4,8)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	23 350 – 35 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Современный D-класс



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo – светодиодные



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



Volkswagen Passat

Фары Volkswagen Passat прикрыты хромированными "бровями"

В наши дни большим спросом пользуются компактные автомобили и вседорожники. Тем не менее, модели D-класса ежегодно также находят сотни тысяч покупателей в мире. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Недавно на украинском рынке состоялось пополнение в этом сегменте – появились новые Ford Mondeo и Volkswagen Passat. Именно они, а также проверенный Mazda 6, будут героями нашего сравнительного тест-драйва.

Ford Mondeo пятой генерации, в отличие от соперников-седанов, предложен с пятидверным кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается с небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Дизайн Mazda 6 третьего поколения весьма яркий. У седана выражен клиновидный профиль с длинным выпуклым капотом, короткими свесами кузова, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а раскосые фары со светодиодными лампами похожи на лепестки цветов. Они адаптивные и биксенонные. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Volkswagen Passat восьмого поколения выглядит узнаваемо и привлекает внимание строгим дизайном. Широкая решетка радиатора покрыта хромом, а продолговатые фонари сверху получили серебристые "брови". Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере увеличен воздухозаборник. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. Заметен и изящный изгиб оконной линии в районе задних стоек. "Корму" подчеркивают крупные фонари, а в бампер интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Passat несколько компактнее соперников: достигает 4767 мм в длину против 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм, тогда как у "шестерки" – 2830 мм, а вот у Volkswagen она самая маленькая – 2791 мм. Правда, Mondeo и потяжелее – 1564 кг, тогда как масса Passat – 1480 кг, а Mazda – всего 1410 кг.

Во внутренней отделке Ford можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1410 кг



Volkswagen компактнее соперников – 4767 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В бампер Passat интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб

данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 4-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресло водителя оснащено электроприводом. Предусмотрена функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

В салоне Volkswagen преобладает сдержанный лаконичный стиль. Материалы внутренней отделки здесь немного лучше, чем в двух других автомобилях. Можно заметить черные лакированные вставки и накладки "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. На центральной панели сверху установлены аналоговые часы и 5-дюймовый сенсорный экран. Переключатели здесь простые и понятные. Рулевая колонка в Passat также регулируется в двух плоскостях, а водительское сиденье получило электропривод. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они получили подогрев. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освобождает больше места для подлокотника с отделением внутри. В Passat также очень хорошая обзорность во всех направлениях.

Внутри Mazda господствует спортивный дух. В отличие от соперников, салон декорирован кожей. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от него – тахометр, а справа – весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен 5,8-дюймовый экран навигационной системы, а навигация осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Они отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в Mondeo и Passat несколько большее, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л, тогда как у Volkswagen – 586 л, а в Mazda – 489 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Titanium, Mazda 6 2,5 Premium и Volkswagen Passat 1,8 Comfortline. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, датчиками света и дождя, круиз-контролем (Mazda и Volkswagen – адаптивным), магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Mondeo также оснащен подогревом лобового стекла и рулевого колеса, а "шестерка" – камерой заднего вида и навигационной системой. У Ford 7 подушек безопасности, а у Mazda и Volkswagen – по 6. Зато Mazda 6 получил навигационную систему, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения, а Passat – технологию определения усталости водителя.

Под капотами седанов – бензиновые четырехцилиндровые двигатели с непосредственным впрыском топлива. Мотор Mondeo оснащен еще и турбонаддувом, что помогает с 2,0 л снимать 203 л. с. при 6000 об/мин. То есть он наиболее мощный в тройке. Кроме того, "четверка" обладает еще и самым большим крутящим моментом – 300 Н•м при 1750 об/мин, что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумновата при разгоне. Передатки в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 232 км/ч. При этом в городском цикле он расходует 10,5 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. Лифтбэк также можно выбрать с 240-сильной версией этого двигателя, а также 1,5-литровым 180-сильным бензиновым турбомотором, турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.).

У Passat также в распоряжении турбомотор: его объем – 1,8 л, а мощность – 180 л. с. при 5100 об/мин. Он отличается бодрым характером и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 250 Н•м крутящего момента достигаются всего при 1250 об/мин. Двигатель работает тихо и плавно. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG демонстрирует очень быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 8,1 с, а максимальная скорость – 230 км/ч. Volkswagen самый экономичный из трех автомобилей – 7,1 л/100 км в городе и 5,0 л/100 км – на трассе. Седан также предложен с бензи-



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



На центральной панели сверху установлены аналоговые часы



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



В Passat щедрое пространство для ног сзади

новыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), а еще с 2,0-литровым 150-сильным турбодизелем.

Mazda 6 получил 2,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 192 л. с. при 5700 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь при 3250 об/мин доступен приличный крутящий момент в 256 Н·м. "Четверка" отличается тишиной работы, хотя при этом у него бодрый характер. Седан демонстрирует лучшую динамику в тройке – разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 223 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются быстро и плавно. А благодаря системе глушения мотора при остановках расход топлива небольшой: 8,7 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе. "Шестерка" еще может быть оснащена 2,0-литровым 165-сильным бензиновым двигателем.

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и новое его поколение не стало исключением. Его руль точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 11,7 м у Volkswagen и 12,0 м у Mazda. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Сцепление с дорогой у него на высоте, а низкий центр тяжести способствует лучшему поведению седана в виражах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска несколько упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах Passat не очень сильно. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию.

Mazda, пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у конкурентов она 16-дюймовая). На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Mazda 6 2,5 Premium является самым доступным из трех седанов – 815 тыс. гривен. Его преимуществами также являются богатое оснащение и хорошая динамика. Ford Mondeo 2,0 Titanium стоит 839 тыс. гривен, а его козырь – вместительный багажник. Volkswagen Passat 1,8 Comfortline несколько дороже – 926 тыс. гривен, он привлекает экономичностью.



**Багажник Ford самый
вместительный – 645 л**



У Mazda в распоряжении 489 л



Объем багажника Volkswagen – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Volkswagen Passat
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1564	1410	1480
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2850	2830	2791
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	145
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	586
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1999	2488	1798
Тип	бензиновый, турбонаддувом	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	203 при 6000	192 при 5700	180 при 5100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1750	256 при 3250	250 при 1250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/66
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, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, EBA, DSC
Размер шин	215/60 R16	225/45 R19	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	7,8	8,1
Максимальная скорость, км/ч	232	223	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,5	8,7	7,1
– загородный цикл	5,7	5,2	5,0
– смешанный цикл	7,5	6,5	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	839 00	815 000	926 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Бюджетное предложение



Citroen C-Elysee

В радиаторную решетку Citroen C-Elysee
интегрирован логотип марки



Renault Logan

Решетка радиатора Renault Logan
напоминает улыбку



Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан "клювом"

Тяжелая экономическая ситуация и падение курса гривны сразу отразились на украинском автомобильном рынке. Уровень продаж упал в несколько раз, и сейчас покупатели в основном обращают внимание на бюджетные модели. Среди них можно выделить целую когорту автомобилей, созданных для развивающихся стран. При их разработке учитывались предпочтения автолюбителей в этих государствах. Так, в Восточной Европе нередко отдают предпочтение довольно крупным автомобилям с вместительными багажниками. Вот почему для этого рынка создали Citroen C-Elysee, Renault Logan и Skoda Rapid.

Citroen C-Elysee использует удлиненную платформу хэтчбэка С3. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и рельефным капотом. В решетку радиатора интегрирован хромированный логотип французской марки – двойной шеврон. Продолговатые фары растянуты на крылья, которые серьезно расширены и прибавляют автомобилю мускулов. В бампере установлен узкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Элегантно смотрятся крупные каплевидные фонари.

Второе поколение Renault Logan дебютировало в 2012 году и внешне серьезно преобразилось по сравнению с предшественником. Дизайн автомобиля стал более атлетичным, что подчеркивают раздутые передние и задние колесные арки. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – большой "шильдик" Renault. Передние фары – слегка раскосые. Довольно большой и воздухозаборник в переднем бампере. В крышку багажника интегрирован небольшой заостренный спойлер. А расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты четырехугольными фонарями.

Skoda Rapid пришел на смену Octavia Tour, а платформу для него позаимствовали у Volkswagen Polo. В отличие от соперников это не седан, а лифтбэк. Он отличается весьма сдержанным стилем, в котором преобладают грани. Фирменная "зубастая" радиаторная решетка обрамлена хромом, а по бокам – строгие прямоугольные фары. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом марки. Передний воздухозаборник растянут на всю ширину бампера. Профиль подчеркнут широкой оконной линией. А сзади по краям кузова установлены полукруглые фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан специальный скребок для льда.

Rapid самый крупный в тройке – 4483 мм в длину против 4427 мм у C-Elysee и 4348 мм – у Logan. Но при этом колесная база у него самая маленькая – 2602 мм, тогда как у Renault – 2634 мм, а у Citroen – 2652 мм. Logan получился заметно легче соперников: он весит 997 кг, C-Elysee – 1090 кг, а Rapid – 1265 кг.

Пластик в салоне Citroen довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена



У Citroen самая большая колесная база – 2652 мм



Renault легче соперников – 997 кг



Skoda самый крупный в тройке – 4483 мм



Фонари C-Elysee растянuty на крылья



В крышку багажника Logan интегрирован спойлер



В отличие от соперников, Rapid лифтбэк, а не седан

хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная, оранжевая. Трехспицевое multifunctionальное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра украшены серебристыми ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. Трапециевидная центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-контроля удобный в пользовании, но на его дисплее почему-то не отображается выставленная температура. Кроме того, следует отметить, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

В отделке салона Renault довольно много серебристых вставок "под алюминий", а наряду с ними весьма стойкий к царапинам пластик, напоминающий карбон. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Посередине находится большой спидометр, справа от него – экран бортового компьютера, а слева – тахометр. Клавиши на широкой центральной панели большие и удобные в пользовании. Кроме того, здесь установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей навигационной системы Medianav. Сверху предусмотрена небольшая запираемая ниша для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, зато можно изменить высоту кресла водителя. Сиденья первого ряда в Logan мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. К тому же, их подушки несколько коротковаты. А подлокотник предлагают за доплату. Обзор назад несколько ограничивают толстые задние стойки крыши.

Материалы отделки у Skoda немного качественнее, чем у соперников. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и multifunctionальное четырехспицевое рулевое колесо. Его обод обшит кожей. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. На V-образной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро привыкнуть. У рулевой колонки регулируются

как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Сзади в C-Elysee, Logan и Rapid комфортнее двоим, но при необходимости поместятся и трое. Объем багажника у Citroen равен 506 л, у Renault – 510 л, а у Skoda – 550 л. У C-Elysee и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C-Elysee 1,2 Feel, Renault Logan 1,6 Expression и Skoda Rapid 1,6 Active. Все они оснащены электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, кондиционером, магнитолой с CD-проигрывателем, фронтальными подушками безопасности и антиблокировочной системой тормозов ABS. У C-Elysee также предусмотрена связь Bluetooth, а у Logan – парктроник и круиз-контроль с ограничителем скорости.

Под капотами всех трех машин – бензиновые атмосферные двигатели. Мотор Citroen – трехцилиндровый 1,2-литровый мощностью 72 л. с. при 5500 об/мин. Его нельзя назвать очень тяговитым, ведь максимальный крутящий момент – всего 110 Н·м, пусть и достигается он при невысоких 3000 об/мин. К тому же, по мере роста оборотов он становится громким, проявляются и вибрации. А поскольку передачи в 5-ступенчатой механической трансмиссии "длинные", то при езде по трассе со скоростью 100 км/ч (а это 2500 об/мин на высшей передаче) шум двигателя ощутим. Динамика у C-Elysee несколько хуже, чем у соперников – 15,9 с до 100 км/ч и максимальные 160 км/ч. Зато расход топлива самый небольшой в тройке – 7,0 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Восьмиклапанный мотор Renault объемом 1,6 л развивает 80 л. с. при 5500 об/мин. Пиковый крутящий момент у него также не очень большой – 128 Н·м при 3000 об/мин. Двигатель приходится постоянно раскручивать, но после 4000 об/мин проявляются вибрации. Разгон до 100 км/ч занимает 12,8 с, а максимальная скорость 164 км/ч. А расход топлива Logan самый большой в тройке – 10,0 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км – на шоссе. Рычаг 5-ступенчатой "механики" слишком длинноходный, а переключения не всегда точные. Для Logan у нас еще предлагают 1,2-литровый 75-сильный бензиновый двигатель и 1,5-литровый 84-сильный турбодизель.



Циферблаты приборов Citroen украшены хромированными ободками



На центральной панели Renault – сенсорный дисплей навигационной системы



Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду C-Elysee очень просторно



В Logan достаточно много места для ног и над головой



В Rapid несколько больше пространства над головой

Двигатель Skoda самый мощный – 105 л. с. при 5600 об/мин. Он гораздо лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 153 Н·м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и более плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и развивает 193 км/ч. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а ход ее рычага короткий. В городском цикле автомобиль расходует 8,9 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км. Для Rapid в нашей стране также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,2 л (75 и 105 л. с.) и 1,6-литровый 105-сильный турбодизель.

Езда в C-Elysee – наиболее мягкая и комфортабельная. Его длинноходная подвеска уверенно поглощает даже серьезные дорожные неровности. Однако обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в поворотах. Руль с электроусилителем, на удивление, точный и информативный. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Впрочем, в городских условиях Peugeot неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,7 м против 10,8 м у Renault и 10,9 м у Skoda.

У Logan также на первом месте комфорт. Руль седана очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Однако обратной связи хотелось бы побольше. Энергоемкая подвеска Renault неплохо справляется с большинством выбоин, хотя иногда толчки ощутимы на рулевом колесе. Вместе с тем в поворотах автомобиль ощутимо кренится. Высокий (164 мм) дорожный просвет позволяет уверенно заезжать на бордюры. А сцепление с дорогой очень хорошее. Но шумоизоляция салона не самая лучшая, и после 100 км/ч дают о себе знать шумы ветра и шин.

Rapid более интересен в управлении. Его руль точнее, чем у конкурентов, да и его информативность очень неплохая. Сцепление с дорогой хорошее, на высоте и курсовая устойчивость. Лифтбэк увереннее чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска Skoda более упругая, чем у двух других автомобилей, но езда остается достаточно комфортабельной. Зато крены кузова у Rapid несколько меньше. У пассажирского отсека неплохая шумоизоляция, а потому на больших скоростях ветер почти не слышен. Также следует отметить хорошие тормоза, ведь у лифтбэка сзади стоят диски, а у его соперников – барабаны.

Renault Logan 1,6 Expression самый доступный в тройке – 275 тыс. гривен. Его преимущество – богатое оснащение. Citroen C-Elysee 1,2 Feel стоит 293 тыс. гривен, а сильной стороной седана является комфорт езды. Skoda Rapid 1,6 Ambition несколько дороже – 366 тыс. гривен, он привлекает вместительным багажником и динамикой.



Объем багажника Citroen – 506 л



**У Renault в распоряжении
510 л багажного отсека**



Багажник Skoda самый большой – 550 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C-Elysee	Renault Logan	Skoda Rapid
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1090/1524	997/1525	1265/1725
Длина/ширина/высота, мм	4427/1748/1466	4348/1761/1517	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2652	2634	2602
Колея передняя/задняя, мм	1501/1478	1490/1482	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	164	150
Объем багажника мин/макс, л	506/1332	510	550/1490
Диаметр разворота, м	10,7	10,8	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1598	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	8/1	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	72 при 5500	80 при 5500	105 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	110 при 3000	128 при 3000	153 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/50	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-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	барабанные	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD,		
Размер шин	185/65 R15	185/65 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	15,9	12,8	10,6
Максимальная скорость, км/ч	160	164	193
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,0	10,0	8,9
– загородный цикл	4,3	5,9	4,9
– смешанный цикл	5,3	7,3	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	293 000	275 000	366 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Азиатская школа вседорожников



Hyundai Santa Fe

Шестиугольная радиаторная решетка Hyundai Santa Fe сочетается с раскосыми фарами



Nissan X-Trail

Фары Nissan X-Trail – светодиодные



Subaru Forester

Изогнутые фары Subaru Forester растянуты на крылья

Уже не один год вседорожники пользуются в нашей стране большой популярностью. Пусть продажи автомобилей и упали, спрос на такие модели все равно остается. А ведь бюджетными моделями их никак не назовешь. При этом вопреки всем невзгодам на нашем рынке дебютируют и новые модели вроде Nissan X-Trail третьего поколения. Именно он, а также два других представителя азиатской школы вседорожников – Hyundai Santa Fe и Subaru Forester – являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Разработчики Hyundai Santa Fe третьей генерации сделали ставку на динамичский стиль. Поэтому у вседорожника стремительный профиль с аркообразной формой крыши и короткими свесами кузова, а оконная линия делает изящный изгиб в районе задних окон. Колесные арки немного раздуты, мускулов также прибавляют рельефные боковины и капот. Santa Fe получился весьма агрессивным благодаря немаленькой шестиугольной решетке радиатора и суровым "прищуренным" фарами. Расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Новый Nissan X-Trail преобразился внешне. На смену строгим прямым линиям пришли плавные обводы, как у младшего брата Qashqai. Широкая радиаторная решетка украшена V-образным хромированным молдингом. Стреловидные передние фары – полностью светодиодные. В бампере заметен широкий воздухозаборник. У вседорожника выраженные мускулистые передние крылья и профилированные боковины. На крыше установлен спойлер, а оригинальные треугольные фонари отличаются с прозрачными колпаками. Пятая дверь украшена серебристой накладкой.

Subaru Forester четвертого поколения представлен в 2013 году. Он привлекает сдержанным стилем: его капот и боковины немного профилированы, а колесные арки раздуты. Решетка радиатора декорирована хромом и разделена пополам балкой с логотипом марки. Изогнутые фары растянуты на крылья. Передний бампер несколько срезан для увеличения угла въезда. На порогах кузова размещены защитные пластиковые накладки. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены небольшие треугольные фонари. На крыше размещен крупный спойлер.

Hyundai – самый крупный в этой тройке: его длина достигает 4690 мм, а колесная база – 2700 мм. У Nissan эти показатели равны 4643 и 2705 мм, соответственно. Subaru несколько компактнее конкурентов: длина составляет 4595 мм, но расстояние между осями самое большое – 2640 мм. Santa Fe также значительно тяжелее – 1808 кг против 1578 кг – у X-Trail и 1513 кг – у Forester.



Santa Fe тяжелее соперников – 1808 кг



У X-Trail самая большая колесная база – 2705 мм



Forester самый компактный в тройке – 4595 мм



Панорамное заднее стекло Hyundai сверху прикрыто спойлером



Треугольные фонари Nissan прикрыты прозрачными колпаками



У тоненьких задних стоек крыши Subaru – небольшой угол наклона

В отделке салона Hyundai довольно много и серебристых вставок "под алюминий". Рулевое колесо обшито кожей. Передняя панель по форме напоминает распростерты крылья. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в двух отдельных желобах и обладают приятной нежно-синей подсветкой. Между ними расположен дисплей бортового компьютера. Узкая V-образная центральная консоль слегка наклонена, а венчает ее цветной монитор. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, а также четко отделены друг от друга. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья мягкие и удобные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев. Поскольку стояночный тормоз – электромеханический, то его рычаг небольшой и это освобождает больше места для центрального подлокотника. Обзорность назад не слишком хорошая, но спасает камера заднего вида.

Салон Nissan декорирован кожей, которую разбавляют серебристые накладки. Передняя панель выполнена V-образной, ее форму повторяет и ступица трехспицевого рулевого колеса. Циферблаты приборов получили белую оптоволоконную подсветку, а клавиши – красную. Внутри спидометра установлен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Между ними находится цветной экран бортового компьютера. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные. У рулевой колонки X-Trail изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Они разработаны совместно со специалистами NASA, а потому уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, есть и камера заднего вида.

В салоне Forester преобладают грани и прямые линии. Он также декорирован кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Достаточно много и вставок, имитирующих полированный алюминий. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. V-образную центральную панель венчает 4,3-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы. Кнопки и переключатели здесь немногочисленны и рационально расположены. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Кресла неплохо удерживают спину и комфортабельные, они также оснащены подогревом. Посадка за рулем высокая, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду в Santa Fe места для ног побольше, чем в Forester и X-Trail. Пространство над головой в Nissan несколько меньше, чем у соперников. К тому же, у корейского вседорожника салон самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам удобнее. У вседорожников изменяется угол наклона спинок задних кресел, а у Hyundai и Nissan они еще и горизонтальной регулировкой оснащены. У Hyundai несколько больше багажник – 585 л против 550 л у Nissan и 505 л – у Subaru. Со сложенными сиденьями получается 1680, 1982 и 1584 л, соответственно.

Для сравнения выбраны равноценные по стоимости версии вседорожников – Hyundai Santa Fe 2,4 Impress, Nissan X-Trail 2,5 LE Style и Subaru Forester 2,5 NS. Все они укомплектованы системой стабилизации, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, CD-проигрывателем, датчиками освещения и дождя, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем. В Hyundai также установлен обогрев руля, в Nissan – система доступа без ключа, технология соблюдения полосы движения, а в Subaru – камера заднего вида и электропривод пятой двери. У Forester 9 подушек безопасности против 7 у Hyundai и 6 у X-Trail.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Hyundai – 2,4-литровый мотор, развивающий 175 л. с. при 6000 об/мин, то есть вседорожник самый мощный в тройке. Максимальные 227 Н·м крутящего момента в распоряжении с 3750 об/мин. Работает мотор весьма тихо и плавно. С 6-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. В городе вседорожник расходует 12,3 л/100 км, а на шоссе – 6,9 л/100 км. Более экономичным является вариант Santa Fe с 2,2-литровым 197-сильным турбодизелем.

Бензиновый 2,5-литровый мотор Nissan хорошо знаком по модели прошлого поколения. Теперь он развивает 171 л. с. при 6000 об/мин. "Четверку" приходится раскручивать, так как она лучше проявляет себя на высоких оборотах. Крутящий момент у нее самый большой (237 Н·м), но доступен при высоких 4400 об/мин. При разгоне она несколько шумновата. Вариатор работает плавно и хорошо подбирает обороты двигателя. Динамика неплохая – 10,5 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Расход топлива при этом составляет 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – в загородном.

В отличие от соперников, двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. При рабочем объеме в 2,5 л "четверка" развивает 172 л. с. Она отличается бодрым нравом и быстро раскручивается. Лучшее всего мотор проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, а пик крутящего момента в 235 Н·м достигается при 4100 об/мин. Он довольно тихий, а вариатор Lineartronic



Циферблаты приборов Santa Fe размещены в отдельных желобах



Подсветка центральной консоли X-Trail – ярко-красная



Центральная панель Forester увенчана 4,3-дюймовым цветным дисплеем



На втором ряду Hyundai самое щедрое пространство для ног



У задних сидений Nissan предусмотрена горизонтальная регулировка



В Subaru – больше всего места над головой

работает плавно. Легкий Forester демонстрирует лучшую в тройке динамику: 9,9 с до 100 км/ч и максимальные 196 км/ч. Да и расход топлива у него самый небольшой – 10,9 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать вседорожник с 2,0-литровыми двигателями – 150-сильным атмосферным и 240-сильным с турбиной.

У Hyundai и Nissan полный привод – подключаемый, а у Subaru – постоянный. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 210 мм у X-Trail и 185 мм у Santa Fe. К тому же, в Forester предусмотрен специальный вседорожный режим трансмиссии. Он, как и Nissan, укомплектован технологией помощи на крутом спуске.

Hyundai оснащен технологией Flex Steer, позволяющей нажатием кнопки менять усилие на руле (предусмотрены комфортабельный и спортивный режимы). Однако обратной связи далеко не всегда хватает. Подвеска Santa Fe достаточно упругая, а потому на дорогах плохого качества езда несколько жестковата. Зато в поворотах вседорожник неплохо себя чувствует, и валким его уж точно не назовешь. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте. Однако при езде по шоссе со скоростью 120-130 км/ч становится отчетливо слышен шум ветра.

Ходовая Nissan ориентирована на комфортную езду. Его мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Интересно, что при этом автомобиль не слишком кренится в поворотах – это заслуга пониженного центра тяжести. С недостаточной поворачиваемостью борется система Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на большой скорости, но обратной связи ему не хватает. Шумоизоляция салона хорошая, хотя порой шины дают о себе знать.

Forester обладает самой интересной управляемостью. Рулевое управление точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на небольших скоростях. Подвеска Subaru тихо и плавно поглощает большинство выбоин. При этом крены в поворотах не слишком большие. А вот на больших скоростях он порой заходит в вираж слишком широко. Курсовая устойчивость также неплохая, а постоянный полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне достаточно тихо.

Hyundai Santa Fe 2,4 Impress самый дорогой из трех вседорожников, его цена – 853 тыс. гривен. Его сильная сторона – просторные салон и багажник. Nissan X-Trail 2,5 LE Style стоит 851 600 гривен, его преимущество – богатое оснащение. Цена Subaru Forester 2,5 NS – 825 тыс. гривен, он привлекает хорошей динамикой и экономичностью.



Багажник Santa Fe самый большой – 585 л

У X-Trail в распоряжении – 550 л

Объем багажника Forester – 505 л

Технические характеристики			
Модель	Hyundai Santa Fe	Nissan X-Trail	Subaru Forester
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1808/2510	1578/2056	1513/2038
Длина/ширина/высота, мм	4690/1880/1685	4643/1820/1695	4595/1795/1735
Колесная база, мм	2700	2705	2640
Колея передняя/задняя, мм	1628/1638	1575/1575	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	210	220
Объем багажника мин/макс, л	585/1680	550/1982	505/1584
Диаметр разворота, м	10,6	10,8	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2359	2488	2488
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 6000	170 при 6000	172 при 5800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	227 при 3750	237 при 4400	235 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64	Аи-95/65	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		постоянный полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VDC, AHDC	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	235/65 R18	225/60 R18	225/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	10,5	9,9
Максимальная скорость, км/ч	190	190	196
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,3	11,3	10,9
– загородный цикл	6,9	6,6	6,7
– смешанный цикл	8,9	8,3	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	853 000	851 600	825 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Alpine Renault:

**рожденные на горных
серпантинах**

У нас марка Renault более известна как производитель компактных городских моделей и семейных автомобилей. Но есть в ее истории и немало громких побед в автоспорте. Конечно, прежде всего, на ум приходят чемпионские титулы Фернандо Алонсо в "Формуле-1" за рулем болида Renault. Но знатоки вспомнят и о целой плеяде моделей Alpine-Renault, которые не только триумфовали в соревнованиях, но и выпускались серийно. В этом году Alpine празднует свое 60-летие.

История Alpine началась в послевоенной Франции. В то время очень популярными были горные гонки. На извилистых серпантинах главную роль играли не мощность двигателя и динамика, а хорошо настроенное шасси и класс водителя. Одним из гонщиков-энтузиастов был молодой Жан Редле. Сын дилера Renault из города Дьепп, он соревновался на доступном Renault 4CV и даже занял в 1952 году первые места в своем классе в Кубке Альп и престижной итальянской гонке Mille Miglia. Но вскоре Жан понял, что возможности 4CV исчерпаны и решил создать на его основе спортивный автомобиль.

Талантливого гонщика поддержали в Renault и предоставили ему необходимое оборудование и запчасти. Редле решил, что его творение останется заднемоторным, как и 4CV, но поднял мощность 750-кубовой "четверки" с 21 до 30 л. с. Парижские дизайнеры братья Шаппе создали изящный двухдверный кузов из стекловолокна, поэтому компактное купе длиной 3,7 м весило всего 540 кг.

Новинку представили в сентябре 1955 года. Жан Редле решил назвать ее Alpine A106 в честь своего триумфа в Кубке Альп. А уже через несколько месяцев купе принесло своему создателю победу в классе в Mille Miglia. С 1957 года с помощью Renault удалось наладить мелкосерийное производство A106. Покупателям предложили несколько вариантов по мощности (38 и



Alpine A110 дважды (в 1971 и 1973 годах) выигрывал ралли Монте-Карло



Alpine A110 1969 года



Alpine A110 1969 года



Alpine A110 и A310 некоторое время выпускали параллельно

Alpine A310 GT, 1985 год





Alpine A450 в 2013 и 2014 годах выигрывал чемпионат Европы среди спортпрототипов



Alpine A610 1991 года



Alpine FASA A110 испанской сборки



Alpine GTA получил 2,5-литровый турбомотор



Alpine GTA, 1985 год



Alpine A106 1955 года – первенец марки

43 л. с.), разработали и полностью новую 5-ступенчатую механическую коробку переключения передач. Купе было способно достичь 155 км/ч. До 1961 года собрали около 650 автомобилей, среди которых – несколько оригинальных кабриолетов.

В 1956 году появился седан Renault Dauphine и Редле взялся за создание новой модели на его платформе. Два года спустя представили элегантный Alpine A108 с кузовом от итальянского дизайнера Джованни Микелотти. Он был столь же легким, как и предшественник, а более мощный 0,9-литровый 53-сильный мотор позволял ему разгоняться до 170 км/ч. В 1962 году купе выиграло гонку Tour de France. Но модель оказалась не слишком популярной в Европе. Зато она очень пришлась по душе бразильцам, поэтому производство перенесли в эту южно-американскую страну и выпустили там свыше 800 A108 под названием Willys Interlagos. Мелкими сериями собирали и кабриолеты, один из которых презентовал известный актер Жан-Поль Бельмондо.

В Alpine взяли доработать A108, используя детали более современного Renault R8 – так в 1961 году появился новый A110. Его колесную базу увеличили на 170 мм (до 2270 мм), а длина возросла до 4050 мм. Дизайн стал солиднее: широкое и низкое купе казалось распластанным по земле. Начальная версия получила двигатель мощностью 48 л. с., но за доплату предлагали и 1,3-литровую 100-сильную "четверку", позволявшую разгоняться до 100 км/ч за 9 с и достигать 200 км/ч. Малый вес (600-700 кг), независимая подвеска всех колес и дисковые тормоза способствовали отличной управляемости, несмотря на заднемоторную компоновку.

Это очень быстро оценили раллийные гонщики и стали все чаще отдавать предпочтение A110. Специально для них купе оснастили 1,6-литровым 138-сильным мотором. Результат – 6 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. В 1971 и 1973 годах Alpine принесли Renault победы в чемпионате мира по ралли и первые места в престижном ралли Монте-Карло. Интересно, что производство A110 также наладили в Испании, а слегка видоизмененное купе выпускали даже социалистической Болгарии под названием Bulgarpine.

A110 не снимали с конвейера вплоть до 1977 года и количество произведенных машин превысило 10 000. Но параллельно с ним начался выпуск и более совершенного купе A310. С предшественником его роднили общая платформа и расположение двигателя в заднем свесе. Автомобиль отличался свежим, по тем временам, граненым дизайном с заостренным "носом". Он стал более комфортабельным: в салоне установили обшитые кожей спортивные сиденья и электростеклоподъемники. Масса, конечно, возросла до 940 кг, но и двигатели стали мощнее. Даже с базовой 1,6-литровой "четверкой" мощностью 125 л. с. A310 развивал 200 км/ч, а за доплату предлагали 2,7-литровый 150-сильный V6. С ним разгон до 100 км/ч занимал 7,5 с, а максимальная скорость достигала 220 км/ч. Позже появилась и 190-сильная модификация GT. Новая модель стала самой успешной в истории Alpine, ведь за 13 лет удалось изготовить



Alpine A110 1961 года



Alpine A310 1971 года



Alpine A442 1978 года



Alpine A442 выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане в 1978 году



Bulgarpine GT4 1968 года – болгарский собрат Alpine



Renault 5 Alpine 1976 года



Renault-Alpine Celebration Concept: предваряет будущую серийную модель



Willys Interlagos – Alpine 108, собранный в Бразилии

11500 единиц. В 1977 году A310 выиграл чемпионат Франции по ралли.

Наряду с собственными автомобилями специалисты Alpine помогали дорабатывать модели Renault. Одними лишь горными соревнованиями и ралли интересы Жана Редле не ограничивались и еще с начала 60-х годов в Alpine начали строить спортпрототипы для гонок на выносливость. Первенцем стал обтекаемый A210, появившийся в 1966 году. Поскольку возможности создавать моторы большого рабочего объема не было, то конструкторы Renault взяли за развитие новой технологии – турбонаддува. И неплохо продвинулись в этой сфере, хотя поначалу турбомоторы не отличались надежностью. Довольно быстро их довели до ума, и в 1978 году Alpine A442 сотворил сенсацию – выиграл знаменитую 24-часовую гонку в Ле-Мане, где ранее господствова-



A310 сохранил заднемоторную компоновку



Спортпрототип Alpine A210 1966 года

легантный Alpine A108 – работа итальянского стилиста Джованни Микелотти



ли Ferrari и Porsche. С 2,0 л удалось "снять" целых 500 л. с., что давало возможность развивать 350 км/ч.

Вскоре турбонаддув появился и на серийном Alpine GTA 1985 года. Это купе являлось собой глубокую модернизацию A310. Ему значительно улучшили аэродинамику – коэффициент лобового сопротивления снизили до 0,28. В качестве опций стали доступны центральный замок, гидроусилитель руля и кондиционер. Турбированный 2,5-литровый V6 мощностью 200 л. с. позволял разогнаться до 100 км/ч за 7 с при максимальной скорости 250 км/ч. При этом расход топлива оказался довольно умеренным – 12,8 л/100 км в городском цикле. Предлагали и более доступную 160-сильную атмосферную версию, но она оказалась менее популярной – 1500 машин против 4660 автомобилей с турбонаддувом.

В 1991 году представили новый Alpine A610. Купе отличалось модными выдвижными фарами, его оснастили климат-контролем и антиблокировочной системой тормозов ABS. Рабочий объем V6 с турбонаддувом увеличили до 3,0 л, а мощность – до 250 л. с. Автомобиль демонстрировал неплохую динамику: 6 с до 100 км/ч и максимальные 265 км/ч. Однако A610 оказался менее популярным, нежели предшественники, ведь конструкция Alpine радикально не менялась с 60-х годов. До 1995 года удалось продать лишь 800 автомобилей. Новую модель решили не разрабатывать и на этом история Alpine закончилась. На заводе в Дьеппе начали выпуск кабриолетов Renault Sport Spider.

Впрочем, накопленный Жаном Редле и его коллегами опыт до сих пор полезен для Renault. Пусть великий конструктор уже не с нами, его предприятие в Дьеппе продолжает работать – сейчас там собирают заряженные версии хэтчбеков Clio и Megane. Тем временем, в последние годы Renault всерьез взялись за возрождение Alpine. Сначала в 2012 году, к юбилею легендарного A110, представили концепт-кар Renault Alpine A110-50, а затем на гоночные трассы вышел спорт-прототип A450. Он оказался весьма успешным – дважды выигрывал чемпионат Европы в 2013-2014 годах. Уже подтверждено, что вскоре появится и серийное среднемоторное купе, а каким оно будет, нам дает понять его прототип Renault-Alpine Celebration.

Кабриолет Alpine A108



Концепт-кар Renault Alpine A110-50



Спартанский салон Alpine A110

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
сфото
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета

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

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

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

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

№18 | октябрь | 2015 |

ТЕМА
НОМЕРА
**СТИЛЬ
И МОДА**

**МОДА ПРОХОДИТ —
СТИЛЬ ОСТАЕТСЯ!**

БЕРНАР ЛРНО
ИМПЕРИЯ LUXURY
ЛИЛИЯ МАРИНА
**ОДЕВАЙТЕСЬ В СЧАСТЬЕ —
ОНО ВСЕГДА В МОДЕ!**

**НЕТ
ОСЕННЕЙ
ДЕПРЕССИИ!**

**8 СРЕДСТВ
ДЛЯ БЬЮТИ-
КРОССИНГА**

**ИНТЕРЕСНО
ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ
О ПИЛИНГАХ
ПУТЬ К ЗДОРОВЬЮ
КАК СОЗДАТЬ
ИДЕАЛЬНЫЕ КОНТУРЫ
ЛИЦА И ТЕЛА**

Валерия Veroni

**У ЖЕНЩИНЫ —
ТЫСЯЧА РОЛЕЙ**



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**