

# Тест-Драйв

Июнь 2016

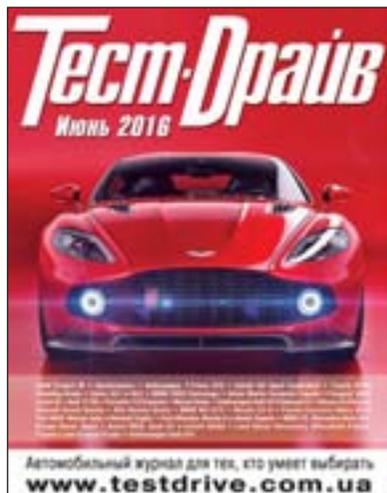


Shell Project M • Synchronous • Volkswagen T-Prime GTE • Infiniti QX Sport Inspiration • Toyota GT86  
Shooting Brake • Volvo 40.1 и 40.2 • BMW 2002 Hommage • Aston Martin Vanquish Zagato • Peugeot 3008  
Lexus IS • Audi TT RS • Porsche 718 Cayman • Nissan Kicks • Volkswagen Golf GTI Clubsport S • Citroen C4 Picasso  
Renault Grand Scenic • Alfa Romeo Giulia • BMW M4 GTS • Mazda CX-9 • Ралли Cassovia Retro 2016  
Fiat 500X, Nissan Juke и Renault Captur • Ford Mondeo, Mazda 6 и Skoda Superb • BMW X5, Mercedes-Benz GLE  
Range Rover Sport • Acura MDX, Audi Q7 и Infiniti QX60 • Land Rover Discovery, Mitsubishi Pajero,  
Toyota Land Cruiser Prado • Volkswagen Golf GTI

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)**

# Июнь 2016

# www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

**Концепт-кар Shell Project M:**

маленький автомобиль для большого города



10

**Концепт-кар Synchronous:**

первый украинский электромобиль



18

**Концепт-кар Volkswagen T-Prime GTE:**  
предвестник нового Touareg



24

**Концепт-кар Infiniti QX Sport Inspiration:**  
в ожидании нового QX50



30

**Концепт-кар Toyota GT86 Shooting Brake:**  
практичный "спортсмен"



36

**Концепт-кар Volvo 40.1 и 40.2:**  
предвестники будущих новинок



40

**Концепт-кар BMW 2002 Hommage:**  
дань знаменитому предку



46

**Премьера Aston Martin Vanquish Zagato:**  
современная классика



54

**Премьера Peugeot 3008:**  
радикальное преобразование



60

**Премьера Lexus IS:**  
освежение



66

**Премьера Audi TT RS:**  
новый флагман в линейке



74

**Премьера Porsche 718 Cayman:**  
обновление со сменой названия



80

**Премьера Nissan Kicks:**  
пополнение во вседорожной линейке



86

**Премьера Volkswagen Golf GTI Clubsport S:**  
создан для рекорда



**92** **Премьера**  
**Citroen C4 Picasso:**  
освежение



**98** **Премьера**  
**Renault Grand Scenic:**  
смена поколений



**102** **Дебютант**  
**Alfa Romeo Giulia:**  
возрождение



**110** **Дебютант**  
**BMW M4 GTS:**  
трековый боец



**120** **Дебютант**  
**Mazda CX-9:**  
вседорожник для активной семьи



**128** **На досуге**  
**Ралли Cassovia Retro 2016:**  
автовeterаны на средневековых улочках



**138** **Сравнительный тест-драйв**  
**Fiat 500X, Nissan Juke и Renault Captur:**  
полный привод – не главное



**144** **Сравнительный тест-драйв**  
**Ford Mondeo, Mazda 6 и Skoda Superb:**  
многоликий D-класс



**150** **Сравнительный тест-драйв**  
**BMW X5, Mercedes-Benz GLE и Range Rover Sport:**  
вседорожники премиум-класса



**156** **Сравнительный тест-драйв**  
**Acura MDX, Audi Q7 и Infiniti QX60:**  
премиум для большой семьи



**162** **Сравнительный тест-драйв**  
**Land Rover Discovery, Mitsubishi Pajero и Toyota Land Cruiser Prado:**  
вседорожники старой школы



**168** **Страницы истории**  
**Volkswagen Golf GTI:**  
родоначальник класса "горячих" хэтчбэков

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.

# Shell Project M

маленький автомобиль  
для большого  
города





Инженер из Великобритании Гордон Мюррей прославился как создатель ярких, технически совершенных автомобилей. Среди его творений – легендарный сверхскоростной McLaren F1 и дорожная модель в стиле болидов Формулы-1 Сараго Т1. Сейчас Мюррей работает над новым купе возрожденной марки TVR, но занимается и более доступными автомобилями. Еще в 2010 году он представил прототип компактной городской модели T.25. Теперь же проект получил развитие в сотрудничестве с нефтедобывающим концерном Shell. Результатом этого партнерства стал концептуальный Shell Project M.

Shell Project M одна из самых маленьких машин, созданных в последние годы. Ее длина равна 2,5 м, ширина – 1,35 м, а высота – 1,6 м. Такие размеры упрощают использование автомобиля в городе. На стоянке три Project M можно припарковать на месте, которое занимает один автомобиль среднего класса. Небольшая ширина позволяет заезжать в малейшие щели: один автомобиль может обогнать другого в границах одной полосы движения. Диаметр разворота – всего 6 м. Экономить

пространство призвана и единственная дверь автомобиля. Точнее, это даже не дверь, а целая откидная секция, как у самолета, состоящая из лобового и боковых стекол, части крыши. Добились этого за счет расширения передних крыльев.

Кузовные панели Project M выполнены из углеволокна, прошедшего вторичную переработку. Такое решение позволило их удешевить и при этом добиться малого веса – всего 550 кг. А коэффициент лобового сопротивления равен 0,297, что неплохо для столь высокой машины.

Салон автомобиля – трехместный, как и у McLaren F1: два пассажира сидят по бокам от водителя, но их кресла сдвинуты назад. Это позволило не только сделать машину узкой, но и обеспечить лучшую обзорность вперед и по сторонам. Как переднее, так и задние сиденья, оснащены регулировками. А объем багажника можно увеличить со 160 до 720 л, сложив задние кресла. Project M не чужды спортивные нотки: его трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу изготовлено специалистами Мото. Передняя панель – образец лаконичности. Показания приборов

выведены на экран, рядом установлены кнопка запуска двигателя круглая шайба селектора трансмиссии. Также можно увидеть два дисплея камер заднего вида, заменяющих традиционные зеркала. Несмотря на спартанский стиль, автомобиль получил кондиционер, электростеклоподъемники и аудиосистему.

Легкому Shell Project M вполне хватает 660-кубового трехцилиндрового мотора от Smart. Его мощность – 51 л. с. при 7000 об/мин, а максимальный крутящий момент – 57 Н·м при 4000 об/мин. С 5-ступенчатой секвентальной коробкой переключения передач автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 16,2 с и достигает 145 км/ч. Благодаря специальным смазочным материалам Shell расход топлива удалось уменьшить до 2,64 л/100 км в загородном цикле. А уровень выбросов CO<sub>2</sub> составляет 81 г/км.

Гордон Мюррей и Shell планируют продолжить сотрудничество, поэтому на базе Project M вполне может появиться серийная модель.









# Synchronous: первый украинский электромобиль



**В Украине появление концепт-кара нового автомобиля – редкость сродни сенсации. Особенно если речь идет об электромобилях. Мир не стоит на месте и экологически чистые транспортные средства появляются в разных его уголках. Приятно, что наша страна не стала исключением, а украинские конструкторы стараются идти в ногу со временем. Результатом их работы стал первый отечественный электромобиль Synchronous.**

Идея создания Synchronous родилась у организаторов пробега электромобилей Electric Marathon Андрея Белого и Юрия Тамма. Пребывая в Монте-Карло, они полтора часа ждали такси и в результате пошли пешком. Тогда и появилась концепция городского электромобиля, который может стать эксклюзивным таксомотором или туристическим "шатлом", осуществляющим, например, трансфер в аэропорт или отель.

Работы над Synchronous заняли год и вот публике представили первый прототип. Сначала его показали в Монте-Карло на конференции EVER 2016, а теперь прошла презентация и в Киеве. Synchronous – семиместный мини-вэн длиной 4490 мм, шириной 2100 мм и высотой 2200 мм с кузовом из композитных материалов. Выглядит он очень необычно, его дизайн можно назвать неоклассическим. Стилист Владислав Карпец объясняет, что постарался вернуться к истокам кузовного дела и сделать электромобиль похожим на старинную карету. Вот почему у Synchronous вертикальные стойки крыши и большая площадь остекления. Вместе с тем, можно заметить и современные чер-

ты вроде панорамного лобового стекла, полностью светодиодной оптики или огромных 22-дюймовых легкосплавных дисков. Передние двери сдвигаются с помощью электропривода, а задние выполнены раздвижными. На крыше установлены солнечные батареи, питающие электричеством климат-контроль.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и замша. Салон условно разделен на две зоны. Водительское место в Synchronous отделено стеклянной перегородкой. Показания приборов и данные мультимедийной системы выведены на 9-дюймовые дисплеи. Пассажирский отсек представляет собой подобие лаундж-зоны, где шесть человек сидят лицом к лицу и могут вести светские беседы. Такое решение также позаимствовано у карет. Оригинально выглядит светодиодная люстра на потолке.

Электромобиль приводится в движение асинхронным электромотором (созданным по технологии "Славянка"), полностью собранным в Украине. Ожидается, что с ним Synchronous будет развивать около 70 км/ч. Больше и не надо, ведь мини-вэн рассчитан на применение в городе. Заря-

да литий-ионных аккумуляторных батарей хватит, чтобы проехать примерно 130-160 км. Наряду с электромобилем представили и специальное зарядное устройство для него.

Synchronous позиционируют, как своего рода эксклюзив и планируют запустить в мелкосерийное производство и спрос на него есть. Так, электромобиль заинтересовал самого князя Монако Альберта II – рассматривается возможность приобретения 20-40 Synchronous для создания службы эко-такси. В Украине мини-вэн может курсировать в аэропорт "Борисполь". Разработчики утверждают, что Synchronous будет популярен при условии стоимости менее 100 тыс. евро, а добиться такой цены вполне реально. Популяризировать новинку взялись в рамках пробега Electric Marathon-2016, стартовавшего 22 мая во Львове. В его рамках Synchronous посетил 23 европейских города.

















# Volkswagen T-Prime предвестник нового Touar



# Prime GTE:

eg

Volkswagen Touareg второго поколения на конвейере с 2010 года и уже ведутся работы над его преемником. Предваряет его концептуальный Volkswagen T-Prime GTE.

Volkswagen T-Prime GTE – немаленький вседорожник длиной 5069 мм, шириной 2000 мм и высотой 1708 мм. В его профиле угадывается силуэт нынешнего Touareg, хотя дизайн, конечно, более современный. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и сама украшена светодиодной полоской. Колесные арки раздуты, а плечевая линия довольно широкая. Крыша почти полностью стеклянная. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены стреловидные фонари. Установлены 22-дюймовые колесные диски и

покрышки размером 285/40 R22.

В отделке салона сочетаются кожа и лакированное дерево. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть занимает изогнутый 15-дюймовый экран. Большинство клавиш в салоне сенсорные, а мультимедийная система способна распознавать жесты. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, разделенных по центру высоким трансмиссионным тоннелем. Интересно, что для задних пассажиров предусмотрены еще три монитора.

T-Prime GTE получили гибридную силовую установку, состоящую из 2,0-литрового 252-сильного бензинового турбодвигателя и 136-сильного электромотора.

Суммарно получается 375 л. с. и 700 Н•м крутящего момента. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия дополнена электронным селектором. Полноприводной автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6 с и развивает 223 км/ч. Он способен проехать 50 км на электротяге и расходует 2,7 л/100км в смешанном цикле. Аккумуляторы можно подзарядить и от бытовой электросети.

Volkswagen T-Prime GTE представили на Пекинском автосалоне. Что касается нового Touareg, то его должны представить в 2017 году.









# Infiniti QX Sport In

**В ОЖИДАНИИ НОВОГО QX50**



# Inspiration:

*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР



---

Нынешний Infiniti QX50 является глубокой модернизацией модели EX, которая появилась еще в 2007 году. То есть, в течение года-двух следует ожидать и новое поколение вседорожника. Предваряет его концептуальный Infiniti QX Sport Inspiration, совместно разработанный стилистами из Японии, США и Китая.

---

QX Sport Inspiration – автомобиль длиной 4600 мм, шириной 1900 мм и высотой 1650 мм. Он компактнее, чем QX50, и выглядит более атлетично и подтянуто. У него короткие свесы кузова, раздутые колесные арки и высокая оконная линия. Фирменная четырехугольная решетка радиатора обрамлена хромом. Раскосые светодиодные фары растянуты на крылья. Боковины выполнены профилированными, а в них заметны вентиляционные щели. Задние стойки крыши отличаются характерным изгибом, как у хэтчбэка

Infiniti Q30. Крыша полностью прозрачная, а в пятую дверь интегрированы два спойлера. Расширенные "плечи" подчеркнуты стреловидными фарами, а из заднего бампера выглядывают широкие выхлопные трубы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, нубук, алькантара и полированный алюминий. Обод рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран установлен на центральной панели. Кстати, вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры.

Водителя и переднего пассажира разделяет очень высокий трансмиссионный тоннель.

QX Sport Inspiration оснащен 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 400 л. с. По средствам 7-ступенчатой автоматической трансмиссии крутящий момент передается на обе оси. Также следует отметить немаленький клиренс вседорожника – 230 мм.

Infiniti QX Sport Inspiration представили на автосалоне в Пекине.

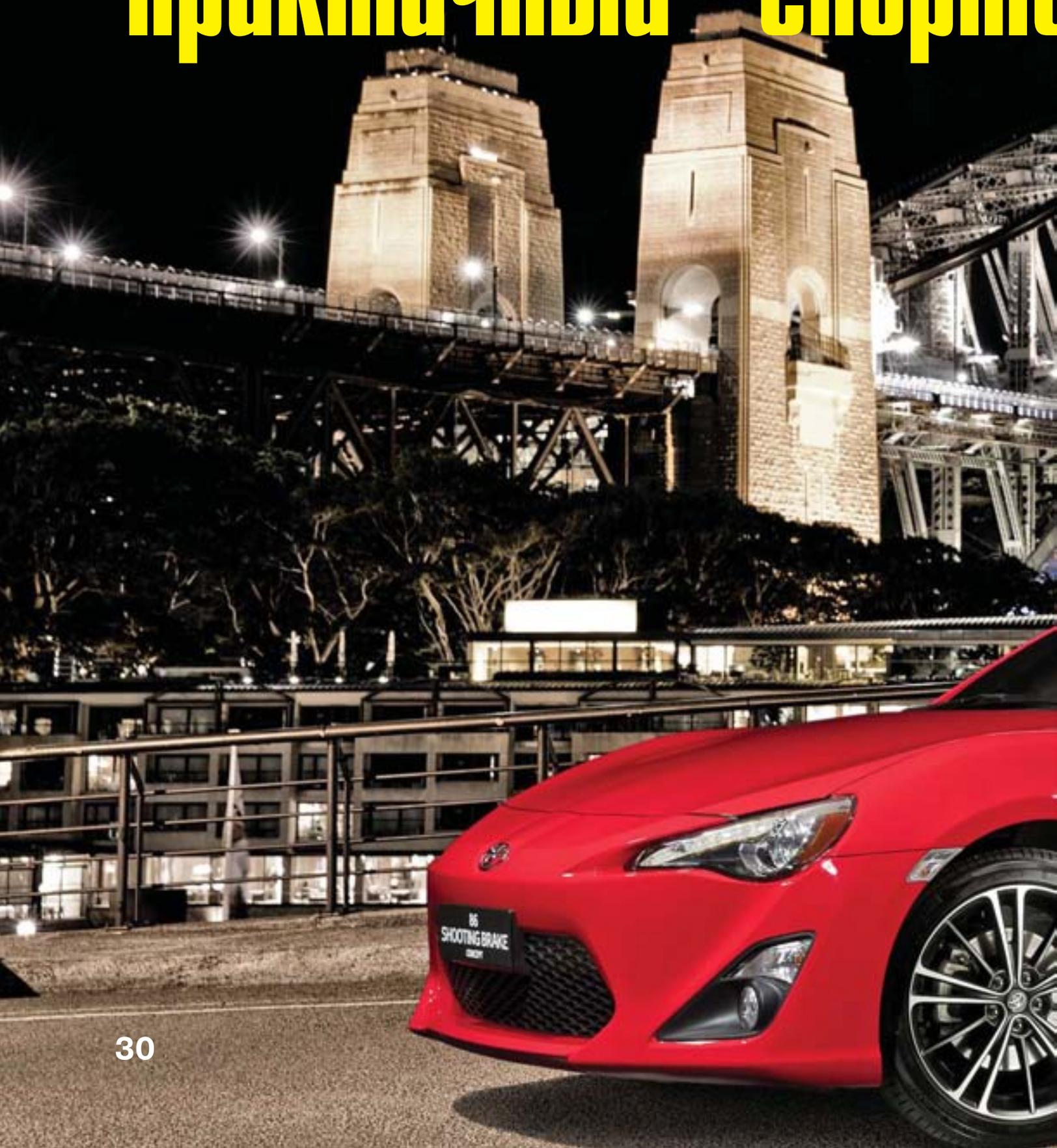








# Toyota GT86 Sho практичный "спортсмен"



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР

# ooting СМЕН"





Представленный в 2012 году Toyota GT86 оказался весьма популярным и возродил интерес к компактным спорткупе. В Toyota всерьез рассматривают возможность расширения линейки модели и вскоре должен появиться вариант с кузовом кабриолет. Тем временем австралийское подразделение Toyota создало оригинальный универсал GT86 Shooting Brake.

История Toyota GT86 Shooting Brake началась с нескольких эскизов практичного купе. На стадии проектирования это купе постепенно превратилось в универсал, а в качестве модели-донора выбрали GT86. От заостренного "носа" и до дверей кон-

цепт-кар ничем не отличается от стандартного купе. У него такие же раскосые фары и широкий воздухозаборник в бампере, даже угол наклона лобового стекла сохранен. Прежними также остались фонари и задний бампер с широкими выхлопными трубами. А вот линия крыши стала менее покатой, а у задних стоек – обратный наклон. Появилась и третья дверь со спойлером на верхней кромке. Известно, что GT86 Shooting Brake тяжелее купе на 39 кг, то есть весит 1360 кг.

Салон остался без изменений. А это значит, что здесь можно заметить компактное трехспицевое рулевое колесо, ком-

бинацию приборов с тахометром по центру и вертикальную центральную панель с переключателями в авиационном стиле.

Под капотом универсала – 2,0-литровая оппозитная "четверка" с непосредственным впрыском топлива мощностью 200 л. с. Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач приводит в движение задние колеса.

Toyota GT86 Shooting Brake останется концепт-каром, хотя вполне возможно, что различные ателье дизайна будут выпускать под заказ такие универсалы.







# Volvo 40.1

## предвестники будущих

---

В Volvo уже ведут разработки нового поколения хэтчбэка V40. Также известно, что появится и компактный вседорожник XC40. Предваряют их два концепт-кара – Volvo 40.1 и 40.2.

---



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР

# и 40.2:

# ОВИНОК





Volvo 40.1 – небольшой вседорожник, а 40.2 – оригинальный лифтбэк с немаленьким дорожным просветом. Концепт-кары приоткрывают завесу над новым фирменным стилем шведской марки. Судя по их внешнему виду, Volvo возвращается к истокам, ведь в дизайне обеих автомобилей стало больше граней и углов. Впрочем, заметны и черты современных Volvo – широкая решетка радиатора с фирменной диагональной полосой и фары с T-образными светодиодами. У обеих концепт-каров расширены колесные арки, а боковины

украшены оригинальными желобами. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Нижняя часть кузова автомобилей прикрыта защитными пластиковыми накладками.

Volvo 40.1 выглядит динамично благодаря коротким свесам кузова и немаленькому изогнутому спойлеру на крыше. Ручки его задних дверей спрятаны в стойках. Кроме того, можно заметить знакомые L-образные фонари. Крыша вседорожника окрашена в матовый черный цвет.

Volvo 40.2 в профиль больше напоминает седан. У него высокая оконная линия, а крыша выполнена панорамной. Сзади по краям кузова размещены C-образные фонари.

В Volvo заявили, что и V40, и XC40 представят в 2017 году. Помимо уже знакомых турбированных "четверок" объемом 1,6 и 2,0 л они получат новые трехцилиндровые турбомоторы. Также в планах разработчиков – серийные заряжаемые гибриды V40 и XC40 с новой силовой установкой T5 Twin Engine.



# BMW 2002 Hommage

## дань знаменитому п

---

Ежегодно на живописном итальянском озере Комо проходит одно из самых престижных в мире шоу классических и эксклюзивных автомобилей – Concorso d'Eleganza Villa d'Este. К этому событию многие автопроизводители готовят необычные концепт-кары. В этом году стилисты BMW создали купе 2002 Hommage.

---



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР

# Image: предку

дно из  
ивных  
многие  
году





Как следует из названия, автомобиль отдает дань знаменитому BMW 2002 Turbo 1973 года – одному из первых серийных автомобилей с турбомотором. С виду концепт-кар очень схож со знаменитым предком. У него знакомый силуэт с заостренным "носом", длинным капотом, высокой оконной линией и тоненькими стойками крыши. Передние и задние крылья серьезно расширены, как и у BMW 2002, предусмотрен и карбоновый аэродинамический обвес. Конечно, сохранена фир-

менная разделенная пополам решетка радиатора. Круглые фары также выполнены в классическом стиле, но снабжены современными светодиодными лампами. Родом из XXI века и спицованные 20-дюймовые колесные диски. В массивном переднем бампере размещены спойлер и воздухозаборник. Профиль капота имитирует ребра жесткости. В крышку багажника интегрирован спойлер, а крупные фонари соединены черной лакированной вставкой. Из заднего бампера выглядыва-

ют четыре широких выхлопных трубы. Даже окрас с синими и красными полосами повторяет цвет BMW 2002 Turbo заводской гоночной команды.

Компактные размеры BMW 2002 Homage указывают на то, что он построен на базе купе 2 Series. В BMW держат в секрете его двигатель, но, скорее всего, заднеприводной автомобиль получил 3,0-литровую рядную "шестерку" с турбонаддувом. В различных моделях немецкой марки она развивает от 320 до 430 л. с.







# Aston Martin Vanquish

## СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИКА

Партнерство Aston Martin и кузовного ателье Zagato началось почти 60 лет назад. Результатом этого сотрудничества стали настоящие шедевры. Так, элегантное купе DB4 GT Zagato 1959 года очень ценится среди коллекционеров, не менее известным является и Aston Martin V8 Vantage Zagato 1986 года. В наши дни стилисты Zagato создавали особые версии Aston Martin DB7, DB9 и V12 Vantage. Теперь же итальянцы показали свой вариант купе Vanquish.



# quish Zagato:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





В Zagato решили по-новому взглянуть на классический стиль Aston Martin. Автомобиль сохраняет стремительный силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией, но вместе с тем обрел характерные черты дизайна Zagato. В частности, можно заметить фирменную крышу с двумя выпуклостями, треугольные боковые окошки, наклоненные на большой угол задние стойки. Огромная "пасть" решетки радиатора намекает на родство со знаменитым предком DB4 GT Zagato. А вот оптика со светодиодными ходовыми огнями и аэродинамический обвес из неокрашенного карбона – современные детали. Кстати, все кузовные панели выполнены из углеволокна. На капоте и в

боковинах заметны немаленькие воздуховоды. "Корма" Vanquish Zagato немного обрезана и дополнена выдвижным спойлером. Круглые фонари напоминают сопла ракет и подчеркивают серьезно расширенные задние крылья.

Под стать цвету кузова салон Aston Martin Vanquish Zagato декорирован красной и черной кожей, а также карбоном. Присутствуют в отделке и вставки из бронзы. Конечно же, сохранены циферблаты приборов в старинном стиле и наклоненная центральная панель с гнездом для ключа зажигания из натурального хрусталя. Установлены доработанные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, а украшают их логотипы Zagato.

Купе оснащено знакомым по Vanquish 6,0-литровым V12, но его мощность увеличена до 600 л. с. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач. Vanquish Zagato разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 4 с и может достичь скорости свыше 320 км/ч. Оснащение также включает адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Aston Martin Vanquish Zagato представят на шоу классических автомобилей Concorso d'Eleganza Villa d'Este на итальянском озере Комо. Скорее всего, купе выпустят ограниченной серией.









**Технические характеристики Aston Martin Vanquish Zagato**

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1739
Колесная база, мм	2740
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5935
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 5750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	620 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/78
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Максимальная скорость, км/ч	320

# Peugeot

радикальное преображ



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# 3008:

# енне





Peugeot 3008 показали в 2008 году, как небольшой мини-вэн во вседорожном стиле на базе модели С-класса 308. Он неплохо себя проявил и развитие модели решили продолжить, однако в несколько ином ключе. Peugeot 3008 второго поколения радикально преобразился и превратился в полноценный вседорожник.

Прежде всего, новичок ощутимо крупнее своего предшественника – достигает 4447 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1624 мм в высоту при колесной базе в 2675 мм. В основе его лежит модульная платформа EMP2, позволившая снизить массу примерно на 100 кг – до 1325 кг в начальной версии. Кстати, передние крылья теперь выполнены из алюминиевых сплавов.

С виду 3008 кардинально отличается от своего предшественника, а силуэтом более похож на вседорожник Peugeot 4008 и концепт-кар Quartz. У него мускулистый дизайн с короткими свесами кузова и расширенными крыльями. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с узкими, будто прищуренными, фарами, а в более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Высокая оконная ли-

ния отличается элегантным изгибом, а задние стойки крыши окрашены в черный цвет. Дорожный просвет увеличен до 219 мм, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари Peugeot 3008 напоминают жабры.

В салоне рулевое колесо очень маленькое и приплюснутое сверху и снизу, а комбинация приборов размещена непривычно высоко. Вместо циферблатов размещен 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем и теперь могут быть дополнены функцией массажа. Peugeot 3008 стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 520 л.

Список опций серьезно расширен: его дополнили камеры кругового обзора, парковочный автопилот, 19-дюймовые легкосплавные диски, распылитель духов, беспроводное зарядное устройство для мобильного телефона. Кроме того, дос-

тупны системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Также в качестве аксессуара предлагают оригинальный электровелосипед для передвижения в городских пробках.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (165 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (100 и 120 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.). Различные версии комплектуются 6-ступенчатыми механической, автоматической и роботизированной трансмиссиями. Пока все Peugeot 3008 переднеприводные, но оснащены системой помощи на крутом спуске и вседорожной антипробуксовочной системой Advanced Grip Control с режимами для песка, грязи и снега. Точно известно, что полноприводным будет гибридный 3008, который появится несколько позже.

Peugeot 3008 официально представят осенью на Парижском автосалоне. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 27 тыс. евро.





### Технические характеристики Peugeot 3008

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1325
Длина/ширина/высота, мм	4447/1840/1624
Колесная база, мм	2675
Клиренс (дорожный просвет), мм	218
Объем багажника, л	520/1580
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598
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	165 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1400
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R19
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	27 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Lexus IS: освещ

---

Lexus IS представляет японскую марку в D-классе с 1998 года. В 2013 году дебютировало третье поколение модели. После трех лет на конвейере седан решили несколько обновить.

---



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# ЖЕНЬЕ







Внешние изменения не слишком разительные, но они позволили сделать Lexus IS более грозным и агрессивным на вид. Огромная веретенообразная решетка радиатора немного освежена, а вот узкие фары – полностью новые. В более дорогих версиях оптика в них светодиодная. Сохранены тоненькие стреловидные ходовые огни. Воздухозаборники в бампере существенно увеличены в размерах, особенно в версии F Sport. Также у седана новый капот, а начальное оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски. Сзади заметны обновленные фона-

ри и свежие продолговатые наконечники выхлопных труб.

В салоне Lexus IS появились новые цветовые схемы отделки. На трехспицевом рулевом колесе заменены клавиши управления аудиосистемой и круиз-контролем. У цифровой панели приборов более современная графика, а на центральной панели установлен новый 10,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью усовершенствованного джойстика Remote Touch в виде компьютерной мыши. Кроме того, немного изменена форма подстаканников.

Линейка двигателей осталась без изменений. Можно выбрать 2,0-литровый 245-сильный бензиновый турбомотор и 3,5-литровый атмосферный V6 мощностью 306 л. с. Остается в предложении и 220-сильная гибридная модификация. Она оснащена вариатором тогда, как другие Lexus IS отныне укомплектованы только 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Полный привод доступен за доплату.

Освеженный Lexus IS представили на автосалоне в Пекине. Его производство начнется с лета, а стоимость в Европе составит от 38 тыс. евро.





# Audi TT RS

НОВЫЙ флагман в линейке



---

С 2010 года в линейке Audi TT присутствует заряженный вариант с обозначением RS. Как и другие модели с этим индексом, его выпускают в спортивном подразделении Quattro. Поскольку в прошлом году представили TT третьего поколения, то теперь пришло время и для нового Audi TT RS. Одновременно представили купе и кабриолет.

---





Как и предшественник, TT RS оснащен 2,5-литровым пятицилиндровым турбомотором, но это полностью новый двигатель. Его мощность увеличена до 400 л. с. при 5850 об/мин, а максимальный крутящий момент составляет 480 Н·м при 1700 об/мин. Отныне модель доступна только с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Купе разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с, а его максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 280 км/ч.

Кончено, мощный Audi TT RS сохраняет полный привод, а его подвеска и тормоза

доработаны. Кроме того, предусмотрены адаптивные магнитологические амортизаторы.

Отличить купе и кабриолет можно, прежде всего, по новой решетке радиатора с узором в виде сот и надписью Quattro. Оптика – полностью светодиодная, причем фары могут быть дополнены активной матрицей, позволяющей управлять пучком света. Также TT RS получил аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски (20-дюймовые колеса предложены за доплату). Сзади появилось антикрыло, а из бампера выглядыва-

ют овалы выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-красными швами. Обод рулевого колеса плоский снизу. У цифровой приборной панели – новая графика и расширенный набор функций. В частности, на дисплей могут выводиться данные о величине крутящего момента или боковом ускорении. Также установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Audi TT RS поступит в продажу с лета. Стоимость купе в Европе составит 66 тыс. евро, а кабриолета – 69 тыс. евро.











# Porsche 718 Cayman обновление со сменой



---

За последний год в Porsche перевели большую часть своих моделей на турбодвигатели. Подобные моторы получили Cayenne, Panamera и даже 911 Carrera. А недавно ими оснастили и Boxster. Теперь за кабриолетом подобную модернизацию прошло родственное купе Cayman. Как и Boxster, оно получило приставку 718 в названии – в честь одноименно модели 50-х годов.

---

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# аутан: названия





Начальный Porsche 718 Cayman получил 2,0-литровую оппозитную "четверку" с турбонаддувом в двух вариантах мощности – 250 и 300 л. с. У 718 Cayman S под капотом 2,5-литровый 350-сильный мотор с максимальным крутящим моментом в 420 Н·м при 1900 об/мин. Такая версия разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и развивает 285 км/ч. Вместе с тем, купе стало экономичнее – 7,3 л/100 км в смешанном цикле.

Как и прежде, на выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK.

У 718 Cayman S есть задний дифференциал с системой векторизации тяги, а за доплату доступны активные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Стандартные тормоза также улучшены. Руль стал острее, а пружины подвески – жестче.

Большинство кузовных панелей у Porsche 718 Cayman новые. У него более заостренный "нос" и измененные воздухозаборники в бампере и боковинах. Новые и фары с фонарями, а за доплату оптика может быть полностью светодиодной. Кроме того, заменен задний спойлер купе.

В салоне заметны новые вентиляционные дефлекторы и рулевое колесо. Заменены и циферблаты приборов, а на центральной панели установлен более современный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 7 дюймов. Штатная аудиосистема теперь мощнее – 150 Вт.

Porsche 718 Cayman поступит в продажу с сентября. Интересно, что теперь он дешевле, чем Boxster. Базовая версия будет стоить 51 600 евро, а 718 Cayman S – 64 100 евро.







# Nissan Kicks:

пополнение во  
вседорожной линейке



Линейка вседорожников Nissan сейчас очень широкая и насчитывает около десятка разных моделей. Тем не менее, ее продолжают расширять. Последнее пополнение в "семействе" – новый Nissan Kicks, занявший место между Juke и Qashqai.

---







Nissan Kicks делит платформу с Renault Captur. Автомобиль достигает 4295 мм в длину, 1760 мм в ширину и 1590 мм в высоту при колесной базе в 2610 мм. Внешне Kicks во многом повторяет одноименный предсерийный концепт 2014 года. У него мускулистый дизайн с выраженными передними крыльями. Широкая трапецевидная решетка радиатора украшена хромированной полосой. По бокам расположены раскосые фары, а в бампере заметен немаленький воздухозаборник. У вседорожника клиновидная оконная линия и окрашенные в черный цвет треу-

гольные задние стойки крыши. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а широкие "плечи" подчеркнуты фонарями сложной формы.

В салоне обод трехспицевого руля выполнен плоским снизу, а спидометр на приборной панели сочетается с цветным дисплеем. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Самые дорогие версии получили климат-контроль и камеры кругового обзора.

На первых порах Kicks будут оснащать только 1,6-литровой бензиновой "четвер-

кой" мощностью 117 л. с. Позже линейку расширят бензиновые турбомоторы и турбодизели. На выбор предложены 5-ступенчатая механическая трансмиссия или бесступенчатый вариатор CVT. Пока автомобиль доступен только в переднеприводном исполнении.

Nissan Kicks представили на автосалоне в Сан-Паулу и именно в Бразилии начнется его производство. Там вседорожник будет доступен уже с осени, а вот в других странах его начнут продавать уже с 2017 года. Приблизительная стоимость Kicks – от 15 тыс. евро.







# Volkswagen Golf создан для рекорда

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА



# GTI Clubsport S:



В этом году у Volkswagen Golf GTI юбилей. Родоначальнику сегмента "горячих" хэтчбэков исполняется 40 лет. К этой дате уже подготовили несколько интересных вариантов GTI – как концептуальных, так и серийных. Один из них – облегченный GTI Clubsport. Он неплохо себя проявил, но затем в Volkswagen нацелились на рекорд круга автодрома Нюрбургринг для переднеприводных автомобилей. С этой целью создали еще более экстремальный Golf GTI Clubsport S.

Volkswagen Golf GTI Clubsport S таки побил рекорд – проехал Северную петлю за 7 мин, 49,21 с. Оно и неудивительно, ведь это самый мощный GTI за всю историю. Его 2,0-литровый турбомотор развивает 310 л. с. – это даже больше, чем у

полноприводного Golf R. Максимальный крутящий момент составляет 380 Н·м при 1700-5300 об/мин. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с, а максимальная скорость составляет 260 км/ч. Хетчбэк получил и новую выхлопную систему.

Автомобиль оснастили технологией XDS+, имитирующую дифференциал повышенного трения и помогающую побороть недостаточную поворачиваемость. Также усовершенствованы рулевое управление и подвеска, установлены адаптивные амортизаторы и новые тормозные механизмы.

Отличить Volkswagen Golf GTI Clubsport S можно по увеличенному воздухозаборнику в бампере с "жабрами" по бокам, аэродинамическому обвесу и особому

спойлеру на крыше. Оснащение включает 19-дюймовые легкосплавные диски.

В целях снижения веса разработчики отказались от задних сидений. Зато на первом ряду установлены новые спортивные кресла и появился трубчатый каркас безопасности. В отделке стало больше легкой алькантары.

Volkswagen Golf GTI Clubsport S представили на слете поклонников немецкой марки в австрийском Вёртер-Зее. Всего выпустят 400 таких хэтчбэков стоимостью в 35 тыс. евро.







# Citroen C4 Pica



# SSO: ОСВЕЖЕНИЕ







Традиционно мини-вэны Citroen на базе моделей классов "B" и "C" носят обозначение Picasso. С 2006 года такая версия существует и у Citroen C4. Нынешнее поколение C4 Picasso в производстве с 2013 года и теперь его взялись освежить.

Одновременно модернизацию прошли стандартная модель и удлиненный семиместный Grand C4 Picasso. Их дизайн авангардный и очень оригинальный, поэтому за три года он не успел устареть. Соответственно, внешние изменения небольшие. Пожалуй, самая необычная черта C4 Picasso – его "двухэтажная" передняя оптика. Она сохранена, но тоненькие светодиодные ходовые огни получили хромированные ободки, которые являют-

ся своеобразным продолжением решетки радиатора. У мини-вэна новый передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Сзади обновлены фонари, причем, как и прежде, у C4 Picasso и Grand C4 Picasso они разные. Также для Citroen теперь предложены новые 17-дюймовые легкосплавные диски и варианты двухцветной окраски кузова.

Салон выглядит не менее неординарно. Показания приборов выведены на дисплей, установленный по центру передней панели. На центральной консоли установлен новый 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, дополненной спутниковой навигацией с 3D-графикой. Стали доступны новые варианты отделки

салона. Список опций дополнили электропривод пятой двери с функцией сенсорного открытия, системы автоматического замедления, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Линейка двигателей также претерпела изменения. Для C4 Picasso предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (110 и 130 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (100 и 120 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Можно выбрать 6-ступенчатые механическую или роботизированную трансмиссии.

Citroen C4 Picasso поступит в продажу с лета. В Европе мини-вэн будет стоить от 21 600 евро.





# Renault Grand S



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# Scenic: смена поколений







С 1996 года в линейке Renault присутствует компактный мини-вэн Scenic, построенный на платформе модели Megane. В 2003 году наряду со стандартной версией предложили и удлиненный Grand Scenic. Поскольку в прошлом году состоялась премьера четвертого поколения Megane, то на Женевском автосалоне представили новый Scenic, а теперь к нему присоединился и Grand Scenic.

При длине в 4645 мм и колесной базе в 2805 мм Renault Grand Scenic на 240 мм длиннее стандартной модели и на 75 мм больше, чем мини-вэн прошлого поколения. Внешне новичок очень напоминает старшего брата Espace, то есть у него плавные обводы кузова, изогнутое лобовое стекло и раздутые крылья. Решетка радиатора выполнена в форме улыбки и

украшена большим логотипом Renault. Каплевидные фары растянуты на крылья. Оконная линия отличается изломом в районе задних дверей. L-образные фонари расположены в стойках крыши, а пятая дверь украшена хромированной накладкой.

В салоне обод рулевого колеса плоский снизу, а показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Появился большой 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. Интересно, что часть центральной консоли может сдвигаться назад – это освобождает нишу для поклажи. Как и прежде, Grand Scenic предложен в версиях на 5 и 7 мест. Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой: в зависимости от их

положения объем багажника составляет 718-866 л. Большинство версий укомплектованы огромной панорамной крышей. Список опций дополнили 20-дюймовые легкосплавные диски, системы автоматического замедления, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Для Grand Scenic на выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (115 и 130 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (110 л. с.) и 1,6 л (130 и 160 л. с.). Помимо 6-ступенчатой механической коробки переключения передач можно выбрать 6-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями.

Renault Grand Scenic поступит в продажу с конца 2016 года. Стоимость базового мини-вэна составит около 22 тыс. евро.





# Alfa Romeo Giulia возрождение

---

Впервые имя Giulia появилось в линейке Alfa Romeo еще в 1962 году. Та модель стала очень успешной и находилась в производстве на протяжении 16 лет. Седан ценили за отточенную управляемость и неплохую динамику, особенно популярным он был у полиции разных стран. Он стал знаковой моделью для марки, поэтому неудивительно, что полвека спустя для новой ключевой модели Alfa Romeo снова возродили название Giulia.

---



# Julia:

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ



На Alfa Romeo Giulia возлагают большие надежды, ведь он призван вернуть итальянской марке позиции в премиум-сегменте D-класса, потерянные после прекращения выпуска модели 159. Он построен на полностью новой платформе и станет первым заднеприводным седаном Alfa Romeo за последние 25 лет. Giulia достигает 4639 мм в длину, 1873 мм в ширину и 1426 мм в высоту при колесной базе в 2820 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы: из них изготовлены передние крылья, двери и детали подвески. А у спортивной версии Quadrifoglio капот, крыша и карданный вал изготовлены из карбона, поэтому ее масса составляет 1524 кг.

Именно скоростной Giulia Quadrifoglio первым поступил в производство. Он выглядит ярко и грозно. Длинный капот, сдвинутый назад салон и короткие свесы кузова – черты классического спортивного седана. Фирменный "клюв" радиаторной решетки по бокам окружен огромными воздухозаборниками. Узкие, будто при-

щуренные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины профилированы, а на капоте и в передних крыльях заметны дополнительные вентиляционные отверстия. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски. Треугольные фонари визуально расширяют заднюю часть, а из бампера выглядывают четыре мощных выхлопных трубы. Передний и задний спойлеры, а также диффузор изготовлены из углеволокна. Кстати, о важности модели говорит еще и тот факт, что именно на ней дебютировал освеженный логотип Alfa Romeo.

Салон Alfa Romeo Giulia пропитан спортивным духом, особенно это подчеркнуто в версии Quadrifoglio. В отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон, повсюду видны контрастные ярко-красные швы. Такого же цвета и кнопка запуска двигателя на небольшом трехспицевом рулевом колесе. Педали и пороги украшены металлическими накладками, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Циферблаты спидометра и тахо-

метра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной дисплей бортового компьютера.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,8-дюймовый экран мультимедийной системы. Он, среди прочего, предоставляет информацию о давлении наддува и температуре масла. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, также предусмотрена функция голосового управления. Клавиш здесь совсем немного, ведь переключатели блока аудиосистемы вынесены на трансмиссионный тоннель.

Посадка в Giulia довольно низкая. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены электроприводом. Они неплохо удерживают спину и весьма комфортабельны. За доплату доступны спортивные ковшеобразные кресла с карбоновым каркасом: у них боковая поддержка лучше, но они весьма жесткие. Широкий подлокотник расположен высоко, а под ним находится бокс для мелкой поклажи.





На втором ряду пространство для ног очень щедрое, по меркам D-класса. Но над головой места не слишком много, что ощутят люди ростом свыше 185 см. К слову, подушка заднего дивана профилирована под два места, поэтому седан является четырехместным. Объем багажника составляет 480 л.

Как флагман в "семействе", Giulia Quadrifoglio весьма богато оснащён: предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, аудиосистема, связь Bluetooth, спутниковая навигация, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Среди опций есть камера заднего вида и технология слежения за "слепыми" зонами.

Бензиновый 2,9-литровый V6 разработали специалисты Ferrari, что уже о многом говорит. Турбомотор развивает внушительные 510 л. с. при 6500 об/мин и обладает взрывным характером. Он очень отзывчив и быстро раскручивается до максимальных 7000 об/мин. Вместе с тем,

"шестерка" отлично проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 600 Н·м крутящего момента доступны при 2500-5500 об/мин. Звучит она сочно и громко, как и подобает высокофорсированным двигателям Alfa Romeo. Giulia Quadrifoglio разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с и развивает 307 км/ч. Хотя при необходимости V6 может усмирить свой пыл и отключить половину цилиндров, что помогает добиться умеренного расхода топлива – 12,8 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач радует точностью переключений. Со временем Giulia Quadrifoglio также получит 8-ступенчатый "автомат" и опционный полный привод.

Седан поражает не только динамикой, но и отточенной управляемостью. Равное распределение веса по осям и активный задний дифференциал с функцией векторизации тяги обеспечивают нейтральную поворачиваемость. Рулевое управление Alfa Romeo очень острое – делает всего два оборота от упора до упора. Автомобиль мгновенно реагирует на малейший

его поворот, а информативность руля очень хорошая. Giulia Quadrifoglio легко контролируем и благодаря набору электронных "помощников" прощает неопытному водителю его ошибки. Даже с отключенной системой стабилизации вместо заноса задней оси наблюдается легкое скольжение колес. Покрышки Pirelli P Zero 245/35 R19 спереди и 285/30 R19 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. А благодаря адаптивным амортизаторам езда не слишком жесткая и при этом крены кузова в поворотах небольшие. Предусмотрена и технология изменения настроек Alfa D.N.A., позволяющая отрегулировать не только амортизаторы, но и остроту руля и чувствительность педали акселератора. За доплату доступны карбоново-керамические тормозные диски, позволяющие останавливаться со 100 км/ч на отрезке дороги длиной 32,5 м.

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio стоит в Европе 72 тыс. евро. Вскоре появятся и более доступные (от 33 тыс. евро) версии с бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (200 и 280 л. с.), 2,2-литровыми турбодизелями мощностью 136-210 л. с.







### Технические характеристики Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/4
Снаряженная масса, кг	1524
Длина/ширина/высота, мм	4639/1873/1426
Колесная база, мм	2820
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	480
Диаметр разворота, м	10,9
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2891
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 2500-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/58
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
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, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 R19 спереди и 285/30 R19 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	307
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	12,8
– загородный цикл	6,1
– смешанный цикл	8,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	71 800
Первое ТО, км	15 000
Периодичность ТО, км	15 000

# BMW M4 GTS:



# трековый боец





Спортивное подразделение BMW Motorsport на протяжении трех десятилетий готовит заряженные версии моделей немецкой марки. Самой массовой из них была BMW M3, появившаяся в 1985 году. В разные годы предлагали варианты с кузовами седан, купе и кабриолет. Однако теперь двухдверные модели переименовали в M4, ведь купе и кабриолет с недавнего времени носят название 4 Series. Впрочем, это ничуть не помешало создавать специальные заряженные версии и так немедленных автомобилей. Если в прошлом поколении был особый трековый боец M3 GTS, то на смену ему пришел BMW M4 GTS. Новинку приурочили к 30-летию BMW M3.

Внешние изменения не слишком радикальны и носят функциональный характер. Как и у обычного BMW M4, у него характерный силуэт с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и ниспадающей линией крыши. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Вместе с тем,

сразу заметны и отличия. Оптика M4 GTS – полностью светодиодная. Увеличенные воздухозаборники в бампере, "жабры" в передних крыльях и на капоте призваны охлаждать двигатель и тормоза. Сам капот стал выпуклым. Расширенные колесные арки говорят об увеличенной колее. Установлены и новые легкосплавные диски диаметром 19 дюймов спереди и 20 дюймов сзади. Улучшить аэродинамику призваны новый передний спойлер, новые зеркала заднего вида и огромное регулируемое антикрыло. Из заднего бампера выглядывают четыре титановых выхлопных трубы.

BMW M4 GTS посадили на "диету", что сделало его легче стандартного купе – 1510 кг. Капот, крыша, крышка багажника и распорка в моторном отсеке изготовлены из углеволокна, а при желании можно выбрать и карбоновые колеса.

В салоне также заметны следы борьбы с лишним весом. Во внутренней отделке наряду с кожей повсюду присутствует легкая алькантара, ею даже рулевое колесо об-

шито. Дверные карты теперь карбоновые, а вместо ручек предусмотрены петли. Исчезла и часть шумоизоляции. На порогах заметны металлические накладки. Приборы у M4 GTS особые: по центру находятся большие спидометр (с экраном бортового компьютера внутри) и тахометр с индикатором экономичной езды. По краям установлены датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. За доплату данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель традиционно повернута к водителю. Сверху из нее выдвигается 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля имеют красную подсветку. Они крупные и рационально упорядочены.

Специально для BMW M4 GTS разработаны спортивные ковшеобразные сиденья с каркасом из углеволокна. Они обладают

отличной боковой поддержкой, пусть весьма упругие и регулируются вручную. Пакет Clubsport подразумевает наличие шеститочечных ремней безопасности. А вот от сдвижного подлокотника с боксом внутри отказались – опять же в целях снижения массы.

По этой же причине отсутствуют и задние кресла. Вместо них – ниша, куда можно поместить, например, гоночные шлемы (хотя они влезут и в 445-литровый багажник). Если выбрать пакет Clubsport, то здесь будут установлены трубчатый каркас безопасности и огнетушитель.

Хотя M4 GTS и более спартанский, чем стандартное купе, его комплектация включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, спутниковую навигацию, круиз-контроль, 4 подушки безопасности и систему стабилизации.

Как и прежде, под капотом установлена рядная 3,0-литровая "шестерка" с двойным турбонаддувом. Но ее снабдили прогрессивной технологией впрыска дистиллированной воды во впускной коллектор. Такое решение еще в 40-х годах применялось на поршневых авиадвигате-

лях BMW. Это позволяет снизить температуру нагнетаемого турбинами воздуха и поднять давление наддува, а также препятствует детонации в цилиндрах. Результат – увеличение мощности с 430 до 500 л. с. при 6250 об/мин и максимальные 600 Н·м крутящего момента, доступные при 4000 об/мин. А поскольку турбомотор еще и облегчили, то он нетипично высокооборотистый – раскручивается до 7600 об/мин. Турбопауза сведена до минимума, а отзывчивость улучшена, да и тяги более, чем достаточно. Благодаря технологии Launch control резкий старт происходит без пробуксовки, а разгон до 100 км/ч занимает всего 3,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 305 км/ч. Нельзя не упомянуть сочный и громкий звук титановой выхлопной системы. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения и способствует экономии топлива. M4 GTS расходует 11,1 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном.

Новые пружины подвески и регулируемые вручную амортизаторы, а также расширенная колея способствуют улучшению управляемости. BMW M4 GTS более пос-

лушный, а его рулевое управление острее, точнее и информативнее, чем у стандартной модели. Даже на пределе и с отключенной системой стабилизации он остается контролируемым. Благодаря электронному дифференциалу повышенного трения поворачиваемость купе близка к нейтральной, а траекторию автомобиля в повороте легко подправить педалью акселератора. Покрышки Michelin Pilot Sport Cup 2 размером 265/35 ZR19 спереди и 285/30 ZR20 сзади обеспечивают феноменальное сцепление с дорогой. Конечно, подвеска M4 GTS жесткая, особенно с трековыми настройками амортизаторов, хотя при желании их можно отрегулировать на более комфортабельную езду и заодно увеличить клиренс на 15 мм. То есть, дорога от дома до гоночного автодрома не будет изнурительной. Карбоново-керамические тормоза обеспечивают отличное замедление, а усилие на педали легко дозировать.

BMW M4 GTS не будет массовым, ведь всего планируют выпустить 700 автомобилей. Несмотря на стоимость в 142 600 евро (почти вдвое дороже базового купе M4) все они уже раскуплены.













### Технические характеристики BMW M4 GTS

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1510
Длина/ширина/высота, мм	4698/1870/1383
Колесная база, мм	2812
Колея передняя/задняя, мм	1596/1604
Клиренс (дорожный просвет), мм	108
Объем багажника мин/макс, л	445
Диаметр разворота, м	11,8
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2979
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	500 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 4000-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/60
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	265/35 ZR19 спереди и 285/30 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,1
– загородный цикл	6,7
– смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	142 600
Первое ТО, км	12 000
Периодичность ТО, км	12 000

# Mazda CX-9:

**вседорожник для  
активной семьи**





Появившийся в 2006 году Mazda CX-9 стал самой крупной легковой моделью в истории японской марки. Вседорожник оказался настоящим долгожителем – продержался на конвейере почти десять лет. Ходили слухи о его снятии с производства, но в Mazda отказались отправлять CX-9 на покой и таки представили на автошоу в Лос-Анджелесе его второе поколение.

Новый CX-9 построен на удлиненной платформе Mazda3. При длине в 5065 мм вседорожник немного короче предшественника, но его колесная база выросла на 55 мм – до 2930 мм. Он также стал шире (1961 мм) и ниже – 1717 мм. За счет использования высокопрочных сортов стали массу автомобиля удалось снизить на 130 кг – до 1835 кг в начальном переднеприводном исполнении.

Mazda CX-9 выглядит значительно ярче модели первого поколения. Его дизайн выполнен в фирменной стилистике Kodo, а это значит, что он весьма динамичный. Стилисты удлиннили капот и увеличили углы наклона стоек крыши, что придало профилю стремительности. Фирменная широкая решетка радиатора напоминает

улыбку, а ее края образуют своеобразные "брови" над раскосыми фарами. Уже в базовой версии оптика полностью светодиодная и предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски. Можно заказать подсветку радиаторной решетки. У вседорожника выраженные мускулистые передние крылья и высокая оконная линия, а свесы кузова стали короче. Пятую дверь прикрывает большой спойлер. Узкие фары с круглыми сердцевинами напоминают глаза, а соединяет их хромированная накладка. Под стать ей – серебристые молдинги на порогах и бамперах. Впрочем, сохранены и защитные пластиковые накладки.

Спортивным стилем пропитан и салон вседорожника. В самой дорогой версии Signature в отделке сочетаются дорогая кожа Nappa, полированный алюминий и натуральное розовое дерево, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель Mazda CX-9 выполнена обволакивающей. Трехспицевое рулевое колесо сделали компактнее. Оно multifункциональное и обшито кожей во всех CX-9. Приборы

размещены в трех отдельных колодцах. По центру установлен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Сверху на центральной панели размещен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Mazda Connect. Он сенсорный, но для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало гораздо меньше. Кроме того, они теперь крупнее и удобнее в пользовании.

Рулевая колонка Mazda CX-9 регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда более комфортабельные, чем у предшественника. В варианте Signature кресла оснащены электроприводом и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. На нем помимо рычага трансмиссии установлены подстаканники и подлокотники, прячущие немаленький бокс для поклажи. Обзорность назад несколько осложнена из-за высокой оконной линии и толстых задних стоек.



Спинки передних сидений сделали тоньше, что вместе с увеличенной колесной базой способствовало увеличению пространства для ног задних пассажиров. К тому же, кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Места здесь вполне достаточно для людей ростом 185 см, да и на третьем ряду при необходимости поместятся взрослые (хотя комфортнее там все же детям). Разве что салон стал немного уже в районе плеч. К услугам задних пассажиров – подстаканники и пара USB-портов. Объем багажника в семиместной конфигурации составляет 408 л, а если сложить сиденья, то он возрастает до 2019 л. В более дорогих версиях пятая дверь получила электропривод.

Базовая версия Sport получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, трехзонный климат-контроль, аудиосистему с CD-проигрывателем, связь Bluetooth, камеру заднего вида, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Во флагманском CX-9 Signature добавлены система бесключевого доступа, 20-дюймовые легкосплавные диски, панорамная крыша, датчики света и дождя,

аудиосистема Bose с 12 динамиками, спутниковая навигация и технология слежения за "слепыми" зонами. Среди опций есть системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

На Mazda CX-9 дебютирует новая 2,5-литровая "четверка" с турбонаддувом. Она не столь мощная, как атмосферный V6 предшественника – 250 л. с. при 5000 об/мин. Но зато тяги в среднем оборотов у нее гораздо больше, ведь максимальные 420 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин. Этого достаточно, чтобы буксировать 1,6-тонный прицеп. Турбопауза практически отсутствует благодаря системе Dynamic Pressure Turbo: специальные клапаны ограничивают поступление отработанных газов на лопасти турбины, увеличивая таким образом давление наддува на малых оборотах. Мотор быстро реагирует на нажатие педали акселератора и обеспечивает уверенный равномерный разгон. CX-9 достигает 100 км/ч за 7,7 с и способен развить 209 км/ч. Но на высоких оборотах двигатель быстро "выдыхается". Зато его звук приятный для слуха, да и расход топлива уменьшен до 11,2 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном. При-

чем турбомотору подойдет и бензин Аи-92, несмотря на высокую (10,5:1) степень сжатия.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные переключения передач. Опционный полный привод способен передавать до 50% тяги на задние колеса, а также может самостоятельно изменять настройки в зависимости от дорожных условий.

По меркам своего класса Mazda CX-9 демонстрирует очень хорошую управляемость. Это вседорожник для активной семьи. Рулевое управление точное и довольно информативное, а еще приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать, да и сцепление с дорогой неплохое. Подвеска автомобиля стала достаточно упругой, но зато теперь он меньше кренится в поворотах. А ламинированные стекла и дополнительный шумоизоляционный материал сделали салон CX-9 гораздо тише.

Mazda CX-9 второго поколения поступает в продажу с лета. В США вседорожник будет стоить от 32 400 долларов, а вот версия Signature обойдется в 45 тыс. долларов.







2:21

Communication



Технические характеристики Mazda CX-9	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1948
Длина/ширина/высота, мм	5065/1961/1717
Колесная база, мм	2930
Колея передняя/задняя, мм	1654/1644
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	408/2019
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2488
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	250 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/72
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, EBA, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7
Максимальная скорость, км/ч	209
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,2
– загородный цикл	8,7
– смешанный цикл	10,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	32 400 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Аеро 500 1928 года

# Ралли Cassovia Retro 2016:

Автомобильной историей увлекаются миллионы автолюбителей по всему миру и с каждым годом это число растет. Порой коллекционеры устраивают настоящую охоту за редкими старинными машинами. В разных странах регулярно проходят фестивали автостарины и пробеги классических автомобилей. Недавно в на территории Словакии и Венгрии прошло одно из крупнейших ретро-ралли в Восточной Европе Cassovia Retro 2016.

**автоветераны на  
средневековых  
улочках**

В автопробеге приняли участие свыше сотен экипажей. Стартовав в Кошице, они преодолели более 80 км до венгерского городка Хернадвече и обратно. Финиш ралли ознаменовался настоящим парадом автоветеранов и выставкой в историческом центре города. Среди участников Cassovia Retro 2016 оказалось немало редких и эксклюзивных автомобилей. Старейшим в pelотоне был Ford T 1918 года – первый массовый автомобиль в мире. Еще один ветеран – Willys Knight 1922 года с медными бамперами и стойками крыши. Своими огромными размерами поража л фазтон Rolls-Royce Silver Ghost 1925 года. Свое название ("серебряный призрак" в переводе с английского) он получил за необычайную тишину и плавность работы 7,4-литровой 80-сильной "шестерки".

Некоторые автомобили, приехавшие, в Кошице – настоящий эксклюзив. Так, роскошный кабриолет Horch 930V 1938 года стоит несколько сотен тысяч евро, ведь всего выпущено менее 2000 этих кабриолетов с 92-сильным V8 под капотом. Еще более дорогой Talbot-Lago T23 1938 года. А Pierce-Arrow 1934 года со 135-сильной "восьмеркой" является редкостью даже у

себя на родине в США, ведь эта марка прекратила свое существование 80 лет назад. Впрочем, были и более массовые модели вроде переднеприводного Citroen Traction Avant или Dodge D6.

Послевоенную европейскую промышленность представляли, прежде всего, британские модели. Всеобщее внимание привлекал стремительный кабриолет Jaguar XK150 1956 года. Это один из самых быстрых автомобилей своего времени, ведь 3,4-литровый двигатель мощностью 190 л. с. позволял достичь 200 км/ч. Наряду с ним можно было увидеть солидный Rolls-Royce Silver Cloud, элегантное купе MG A (в заряженном варианте Twin Cam) и сразу два редких кабриолета Triumph Spitfire. А почти шестиметровый кабриолет Lincoln Continental 1958 года – частичка автомобильной Америки.

Конечно, значительная часть машин – техника Чехословакии, чья автопромышленность в свое время была очень мощной и развитой. Автопробег открывал миниатюрный кабриолет Aero 500 1928 года, в нем принимало участие сразу более десятка различных Skoda разных лет – массовые модели 440, Popular, 110MB,

компактные кабриолеты Felicia, купе 110R. Редким является кабриолет Jawa Minor, ведь эта марка более известная своими мотоциклами. Также присутствовали представительские модели Tatra, среди которых выделялись необычные представительские седаны 603 с расположенным сзади 105-сильным V8 воздушного охлаждения.

И, конечно, обширной оказалась экспозиция моделей стран Соцлагеря. Это и Trabant из ГДР, и советские ГАЗ-69, ВАЗ-2101, "Москвич-412". А черная "Волга" ГАЗ-21 прибыла в Кошице из украинского Закарпатья.

Ралли Cassovia Retro 2016 превратилось в настоящий праздник. Посетителям также предлагали прокатиться на старинных автобусах Skoda или послушать концерт.



**Citroen Traction Avant 1939 года**



**Ford T 1918 года**



**132**

**Horch 930V 1938 года**



Jaguar XK140 1956 года



Jawa Minor 1938 года



Lincoln Continental 1958 года





MG A 1958 года



136

Pierce-Arrow 1934 года



Rolls-Royce Silver Ghost 1925 года



Skoda Felicia 1964 года



Talbot-Lago T23 1938 года



138

Tatra 603 1968 года



Willys Knight 1922 года



Экипаж из Украины на Волге ГАЗ-21

# Полный привод – не главное



## Fiat 500X

Круглые фары и молдинг на "носу" Fiat 500X указывают на принадлежность к 500-тому "семейству"



## Nissan Juke

У Nissan Juke весьма оригинальный дизайн передней части



## Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки

Вседорожники в Украине пользуются немалой популярностью, пусть их не всегда покупают для рейдов по бездорожью. Многие владельцы очень редко съезжают на них с асфальтовых дорог, а выбирают такие модели за их увеличенный клиренс или удобную высокую посадку за рулем. Поэтому часто пользуются популярностью переднеприводные модели. Среди них – новички на нашем рынке Fiat 500X и Renault Captur, а также проверенный Nissan Juke.

Fiat 500X в Украине пока представлен только в переднеприводном исполнении, хотя в Европе есть и версии с полным приводом. Принадлежность автомобиля к "семейству" Fiat 500 сразу заметна. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на "носу". Вместе с тем, у автомобиля раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере. "Плечи" задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Овальные фонари дополнены серебристыми ободками.

Nissan Juke – самый эмоциональный в этой тройке, он выглядит ярко и подтянуто. У вседорожника мускулистые раздутые крылья, линия крыши в стиле купе Nissan GT-R, спрятанные в стойках ручки задних дверей. Очень интересно спроектирована оптика автомобиля: размещенные в бампере круглые фары головного света сочетаются с клиновидными указателями поворотов, которые установлены по бокам от капота. Воздухозаборник выполнен в виде трех круглых желобов. Панорамное заднее стекло отличается большим углом наклона, а L-образные фонари напоминают оптику модели 370Z.

Renault Captur привлекает внимание элегантным внешним видом с аркообразной формой крыши. Его боковины рельефные и украшены хромированными молдингами. Решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – крупный логотип Renault. Раскосые фары растянуты на мускулистые выпуклые крылья, а в переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а на пятой двери заметна серебристая накладка. Ширину "кормы" подчеркивают крупные каплевидные фонари.

Fiat – немного больше своих соперников: 4248 мм в длину против 4135 мм – у Nissan и 4122 мм – у Renault. Вместе с тем, у компактного Captur самая большая колесная база – 2606 мм тогда, как у 500X – 2570 мм, а у Juke – 2530 мм. Французский автомобиль весит меньше конкурентов – 1180 кг тогда, как японский – 1215 кг, а итальянский – 1320 кг.

Внутри 500X просматриваются черты классического стиля. Например, пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место



**Fiat немного крупнее соперников – 4248 мм в длину**



**Ручки задних дверей Nissan спрятаны в стойках крыши**



**Renault самый легкий в тройке – 1180 кг**



**Фонари 500X дополнены хромированными ободками**



**L-образные фонари Juke выполнены в стиле купе 370Z**



**Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари**

занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Зато предусмотрена функция подогрева. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Под стать внешнему виду салон Nissan также яркий и эмоциональный, с обилием "раздутых" поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В оформлении присутствуют мотоциклетные мотивы. Так, циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные глубокие желоба, а трансмиссионный тоннель напоминает бензобак. Его, кстати, окрашивают в цвет кузова. Центральная панель декорирована лакированным пластиком, а на ней размещены сразу два цветных дисплея. На верхний выведены показания мультимедийной системы, а на нижний – данные аудиосистемы и даже такой экзотический показатель, как боковое ускорение в поворотах. Рулевая колонка Juke регулируется только по высоте. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены функцией подогрева. Следует отметить, что толстые задние стойки и небольшое стекло ограничивают обзор назад.

В отделке салона Renault преобладает кожа. Здесь достаточно много черных лакированных вставок и накладок "под алюминий". На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены напльвы для хвата рук. Торпедо по форме напоминает крылья. На приборной панели центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – тахометр и датчик остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных колодца. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако некоторые клавиши достаточно мелкие. Интересно, что вместо традиционного "бардачка" в салоне установлен выдвижной ящик с подсветкой. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для

мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в Renault. Кроме того, его задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. В Captur и Juke ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сиди комфортнее двоим. В Nissan рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой, а в Fiat оно самое щедрое. У французского автомобиля и самый вместительный багажник: его объем 377-455 л, против 245 л у "итальянца" и 251 л – у "японца". Со сложенными задними сиденьями получается, соответственно, 1235, 910 и 550 л.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Fiat 500X 1,4 Pop Star, Nissan Juke 1,6 SE+ и Renault Captur 1,2 Intense. Все автомобили оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Fiat и Renault получили датчики света и дождя, а 500X – еще и систему бесключевого доступа. У Captur и Juke есть камера заднего вида. У Fiat и Nissan предусмотрено по 6 подушек безопасности, а у Renault – 4.

Все три автомобиля получили бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Мотор 500X объемом 1,4 л оснащен турбонаддувом и является самым мощным в тройке – 140 л. с. при 5000 об/мин. К тому же, он наиболее тяговитый на малых оборотах, ведь максимальные 230 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. "Четверка" отличается резвым характером и быстро раскручивается, да и не слишком громкая. Трансмиссия с двумя сцеплениями отличается быстротой реакций. Отчасти благодаря ей Fiat демонстрирует лучшую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с и достигает 190 км/ч. Расход топлива составляет 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

Под капотом Juke установлена 1,6-литровая атмосферная "четверка" мощностью 117 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 158 Н·м достигается при 4000 об/мин, поэтому ее приходится раскручивать. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость составляет 170 км/ч. Если выбрать спортивный режим, то педаль акселератора становится отзывчивее, а вариатор CVT "держит" высокие обороты двигателя при разгоне. А в экономном режиме мотор и трансмиссия ведут себя спокойнее, что позволяет снизить расход топлива до 8,3 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на трассе. В Украине также можно приобрести Nissan с 1,6-литровым 190-сильным турбомотором.

Captur получил 1,2-литровый турбомотор, развивающий 120 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момен-



Приборы Fiat помещены в отдельные колодцы



Трансмиссионный тоннель Nissan по форме напоминает бензобак мотоцикла



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



**Сзади в 500X больше всего места над головой**



**В Juke рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой**



**Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой**

та доступны при 2000 об/мин. Мотор работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует неплохие динамические характеристики – 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Передатки в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. Автомобиль экономичнее соперников: расходует в городе 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Fiat демонстрирует уверенную управляемость на уровне легковых моделей. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Dynamic Steering Torque, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное, хоть и не очень информативное, а нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска в легко справляется с дорожными неровностями и при этом вседорожник мало кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра, хотя он и не очень громкий.

Ходовая Nissan настроена на динамичную езду. Поэтому подвеска достаточно жесткая, что особенно ощутимо в данной версии, ведь она укомплектована 17-дюймовыми колесами. Зато у Juke низкий центр тяжести и в поворотах его крены относительно небольшие. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Он легкий на в городских условиях, но в режиме Sport наливается тяжестью. Впрочем, ему не помешало бы побольше информативности. Кроме того, на больших скоростях проявляются шумы ветра и шин. Зато сцепление с дорогой хорошее, а диаметр разворота самый маленький в тройке – 10,7 м против 10,8 м у Captur и 11,1 м – у 500X.

Renault более ориентирован на комфорт. Его мягкая и энергоемкая подвеска легко и плавно поглощает даже серьезные неровности дороги и это обратная сторона таких настроек ходовой. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах. Руль очень легкий (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот информативности у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – ветер дает о себе знать после 110 км/ч. Преимущество Captur – высокий клиренс – 200 мм против 180 мм у соперников.

Nissan Juke 1,6 SE+ самый доступный в этой тройке – 569 тыс. гривен. Renault Captur 1,2 Intense стоит 583 тыс. гривен, а его преимущества – богатое оснащение и вместительный багажник. Цена Fiat 500X 1,4 Pop Star несколько выше – 636 тыс. гривен, зато у него хорошая динамика.



**Багажник Fiat самый маленький – 245 л**



**Объем багажника Nissan – 251 л**



**У Renault в распоряжении до 455 л**

Технические характеристики			
Модель	Fiat 500X	Nissan Juke	Renault Captur
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1320	1215	1180
Длина/ширина/высота, мм	4248/1796/1620	4135/1765/1565	4122/1778/1566
Колесная база, мм	2570	2530	2606
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1525/1525	1531/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	180	180	200
Объем багажника мин/макс, л	350/1000	251/550	377/1235
Диаметр разворота, м	11,1	10,7	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1368	1598	1197
Тип	Бензиновый, с 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	140 при 5500	117 при 6000	120 при 4900
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	158 при 4000	190 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/46	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	215/55 R17	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9	11,5	10,9
Максимальная скорость, км/ч	190	170	192
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,2	8,3	6,6
– загородный цикл	4,9	5,2	4,7
– смешанный цикл	5,7	6,3	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	636 000	569 000	583 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Многоликий D-класс



## Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo – светодиодные



## Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



## Skoda Superb

"Нос" Skoda Superb украшен логотипом марки

Модели D-класса ежегодно также находят сотни тысяч покупателей в мире. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Находят они покупателя и на украинском рынке, ведь большие автомобили с вместительным багажником у нас традиционно популярны. Среди подобных моделей – проверенные Ford Mondeo и Mazda 6, а также новичок Skoda Superb. Они будут героями нашего сравнительного тест-драйва.

Ford Mondeo пятого поколения у нас предложен только с пятидверным кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается 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 биксеноновые. 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.

Skoda Superb – также лифтбэк. Он выглядит сдержаннее соперников, а в его дизайне преобладают грани. Фирменная "зубастая" решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными изогнутыми ходовыми огнями. В бампере заметен широкий воздухозаборник, а на "носу" расположен логотип Skoda. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Superb несколько компактнее соперников: достигает 4861 мм в длину против 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. Колесная база также самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у "шестерки" – 2830 мм, а у Skoda – 2841 мм. Mondeo правда, и потяжелее – 1564 кг тогда, как масса Superb – 1485 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**



**Skoda компактнее соперников – 4861 м в длину**



**Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов**



**Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом**



**Ширину задней части Superb подчеркивают стреловидные фонари**

данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным 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".

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 напльвы. 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 7-дюймовый экран мультимедийной 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.

В салоне Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Отделку разбавляют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на его ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен цветной дисплей бортового компьютера. Трапециевидная центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом, а в центральном подлокотнике находится немаленький бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в

Mondeo и Superb несколько больше, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троем пассажирам сзади просторнее. Преимущество лифтбэков – очень большой багажник: у Ford его объем составляет 645 л, а у Skoda – 625 л тогда, как в Mazda – 489 л. Кроме того, в Mondeo и Superb можно сложить задние сиденья, что увеличивает объем до 1446 и 1760 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Titanium, Mazda 6 2,5 Premium и Skoda Superb 1,8 TSI Style. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, парктроником, круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системой стабилизации. Mondeo также оснащен подогревом лобового стекла и рулевого колеса, а "шестерка" – камерой заднего вида и навигационной системой технологиями соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. У него и Superb есть система автоматического замедления. У Skoda 8 подушек безопасности, у Ford – 7 подушек безопасности, а у Mazda – 6.

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. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссией 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, турбодизелеми объемом 2,0 л (150 и 180 л. с.).

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.



**На приборной панели Ford находится немаленький дисплей**



**Салон Mazda декорирован кожей**



**Приборы Skoda выполнены в классическом стиле**



**В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног**



**В Mazda 6 ограниченное пространство над головой**



**На втором ряду Superb весьма просторно**

У Skoda 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 – 232 км/ч. Superb самый экономичный из трех автомобилей – 7,5 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км – на трассе. Лифтбэк также предложен с бензиновыми турбомотором 2,0 л (220 и 280 л. с.), а еще с 2,0-литровым 190-сильным турбодизелем.

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.

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.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость, пусть и не столь увлекательную, как у соперников. Сцепление с дорогой у него на высоте, а система XDS+, имитирует дифференциал повышенного трения и помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска традиционно упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах лифтбэк не очень сильно. Также следует отметить весьма качественную шумоизоляцию.

Skoda Superb 1,8 TSI Style самый доступный в тройке – 905 тыс. гривен, он также привлекает экономичностью. Цена Mazda 6 2,5 Premium – 939 тыс. гривен, его сильные стороны – динамика и богатое оснащение. Ford Mondeo 2,0 Titanium несколько дороже соперников – 942 тыс. гривен, а его преимущество – вместительный багажник.



**Багажник Ford самый вместительный – 645 л**



**У Mazda в распоряжении 489 л**



**Объем багажника Skoda – 625 л**

<b>Технические характеристики</b>			
Модель	<b>Ford Mondeo</b>	<b>Mazda 6</b>	<b>Skoda Superb</b>
Тип кузова	лифтбэк	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1564	1410	1485
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4861/1864/1468
Колесная база, мм	2850	2830	2841
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1586/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	149
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	625/1760
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,1
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1999	2488	1798
Тип	Бензиновый, с 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
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
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	235/50 R17	225/45 R19	215/55 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	7,8	8,1
Максимальная скорость, км/ч	232	223	232
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,5	8,7	7,5
– загородный цикл	5,7	5,2	4,9
– смешанный цикл	7,5	6,5	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	942 000	939 000	905 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Вседорожники премиум-класса



## BMW X5

Продолговатые фары и разделенная решетка радиатора BMW X5 – фирменные черты марки



## Mercedes-Benz GLE

Фары Mercedes-Benz GLE – полностью светодиодные



## Range Rover Sport

Раскосые фары Range Rover Sport растянуты на крылья

Из средства передвижения по бездорожью многие вседорожники давно превратились в имиджевые модели. Особенно это относится к автомобилям премиум-класса – таким, как BMW X5, Mercedes-Benz GLE, и Range Rover Sport. Они не только могут съехать с асфальта при необходимости, но и богато оснащены. Именно они и станут героями нашего сравнительного тест-драйва.

BMW X5 третьего поколения представлен в 2013 году. Вседорожник сохранил знакомый по предшественнику строгий стиль и профиль с длинным капотом и малым углом наклона задних стоек крыши. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами со светодиодными ходовыми огнями. В бампере заметны два узких воздухозаборника. Боковины получились рельефными, а задние крылья слегка расширены. Подчеркивают их крупные изогнутые фонари. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Mercedes-Benz GLE – новый старый знакомый, ведь по сути это хорошо известный M-Class, переименованный при недавнем обновлении. Конечно, сохранен характерный профиль модели с наклонными центральными стойками крыши. Широкая хромированная решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а с ней сочетаются крупные фары с полностью светодиодной оптикой. Спереди и сзади видны хромированные пластины защиты днища. Капот выпуклый, а задние крылья расширены, как на классических Mercedes-Benz 50-х годов. Пятая дверь прикрыта небольшим спойлером, а ширину "кормы" подчеркивают крупные фонари.

Range Rover Sport второго поколения поступил в производство с 2013 года. Своим угловатым двухобъемным профилем с высокой оконной линией он несколько напоминает предшественника, хотя смотрится более ярко. Знакомая узкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Капот и боковины профилированы, а в передних крыльях заметны небольшие вентиляционные отверстия. Стойки крыши окрашены в черный цвет, причем у задних большой угол наклона. На крыше установлен спойлер. Сзади по краям кузова заметны небольшие Г-образные светодиодные фонари.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры: BMW достигает 4886 мм в длину, Mercedes-Benz – 4810 мм, а Range Rover – 4850 мм. Колесная база равна 2933, 2915 мм и 2923 мм, соответственно. Британский вседорожник несколько тяжелее своих соперников, ведь он весит 2144 кг, X5 – 2105 кг, а GLE – 2130 кг.

В отделке салона Mercedes-Benz сочетаются кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Трехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты приборов помещены в два отдельных колodца, причем внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру



**BMW несколько крупнее соперников – 4886 мм**



**Mercedes-Benz наиболее компактный – 4810 мм**



**Range Rover самый тяжелый – 2144 кг**



**Пятая дверь X5 прикрыта спойлером**



**Ширину "кормы" GLE подчеркивают крупные светодиодные фонари**



**У задних стоек крыши Range Rover Sport – большой угол наклона**

размещен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Интересно, что обогрываются и подстаканники на центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях у GLE хорошая.

Салон X5 также декорирован кожей и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльваами на ободке в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними установлен цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам весьма неплохая.

Кожа и алюминий преобладают и во внутренней отделке Range Rover. На педалях заметны металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет может изменяться. Большое четырехспицевое рулевое колесо удобно ложится в руки. Изображения приборов выведены на 12,3-дюймовый монитор. Наклоненная центральная консоль разделяет передние сиденья. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей с технологией Dual View – водитель и пассажир могут одновременно считывать с него разные данные. Он позволил значительно уменьшить количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет. Кресла водителя и переднего пассажира удобные и с хорошей поддержкой в районе поясницы. Они получили электропривод, подогрев и вентиляцию. Подлокотник весьма большой, а внутри – вместительное отделение. Тоненькие стойки крыши и очень высокая посадка за рулем обеспечивают хорошую обзорность.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех вседорожников. Больше всего места для ног у GLE. У Mercedes-Benz и Range Rover регулируется угол наклона спинок задних кресел, а в "британца" они также оснащены горизонтальной регулировкой и обогревом. Зато у BMW салон самый широкий в районе плеч. Для X5 и Range Rover Sport за доплату предложен третий ряд сидений. Также бри-

танский вседорожник обладает наиболее вместительным багажником – 784 л против 650 л у BMW и 690 л у Mercedes-Benz. Со сложенными задними сиденьями получается 1761 л, 1870 л и 2010 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех машинах.

Для более точного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X5 xDrive 35i, Mercedes-Benz GLE400 и Range Rover Sport 3,0 S/C S. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой с DVD-плеером, легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, системой стабилизации, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем (Mercedes-Benz – адаптивным). У GLE400 9 подушек безопасности, у Range Rover Sport – 7, а у X5 – 6. Кроме того, Mercedes-Benz укомплектован технологиями определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и автоматического торможения.

Все три автомобиля получили бензиновые шестицилиндровые двигатели объемом 3,0 л. Под капотом BMW – рядная "шестерка" с турбонаддувом, развивающая 306 л. с. при 5800 об/мин. Она довольно тяговита на малых оборотах, ведь пиковые 400 Н·м крутящего момента в распоряжении всего при 1200 об/мин. У мотора приятный звук, а работает он плавно. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 235 км/ч. X5 самый экономичный в тройке – расходует 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном. Также вседорожник можно выбрать с 4,4-литровым 450-сильным V8, турбодизелями объемом 3,0 л (258, 313 и 381 л. с.).

GLE400 получил 3,0-литровый V6 с двумя турбинами мощностью 333 л. с. при 5250 об/мин. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. Пиковые 480 Н·м крутящего момента доступны при 1600-4000 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. У "шестерки" довольно приятное и сочное звучание. Она работает плавно, а переключения передач в 7-ступенчатом "автомате" происходят почти незаметно. У Mercedes-Benz самая лучшая динамика – 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 247 км/ч. В городе расход топлива составляет 11,5 л/100 км, а на трассе – 7,8 л/100 км. Вседорожник также доступен у нас с бензиновыми моторами объемом 4,7 л (435 л. с.) и 5,5 л (557 л. с.), турбодизелями объемом 2,1 л (204 л. с.) и 3,0 (258 л. с.).

Range Rover Sport укомплектован 3,0-литровым V6 с механическим нагнетателем и является самым мощным из трех вседорожников – 340 л. с. при 6500 об/мин. Максимальный крутящий момент в 450 Н·м доступен в диапазоне 3500-5000 об/мин, что делает мотор весьма эластичным. Разгон сопровождается характерным звуком компрессора. Автомобиль достигает 100 км/ч за 7,2 с, а ограничитель скорости срабатывает при



**Центральная панель BMW повернута к водителю**



**Циферблаты приборов Mercedes-Benz помещены в два отдельных колодца**



**Показания приборов Range Rover выведены на дисплей**



**Салон X5 самый широкий в районе плеч**



**В GLE больше всего места для ног сзади**



**Задние сиденья Range Rover Sport оснащены подогревом**

210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией и плавностью работы. Правда, "аппетит" у Range Rover побольше, чем у соперников – 15,4 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном. Для Range Rover в нашей стране также предложены 5,0-литровый 510-сильный V8, турбодизели объемом 3,0 л (258 и 292 л. с.).

Все три автомобиля получили постоянный полный привод. На бездорожье лучше всего проявляет себя Range Rover Sport – он неплохо преодолевает сложные участки и способен форсировать броды глубиной до 85 см. У него, а также у GLE500 предусмотрена система изменения настроек полного привода с режимами для езды по различным типам поверхности и технология помощи при спуске.

BMW, наоборот, более ориентирован на езду по асфальту и довольно неплох в управлении. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрена система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Вместе с тем, сцепление с дорогой хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей.

Mercedes-Benz более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска легко справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. При этом крены кузова в поворотах у вседорожника небольшие, ведь с ними борются адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 140 км/ч в салоне GLE400 можно говорить, не повышая голоса – это заслуга качественно выполненной шумоизоляции. Кроме того, у вседорожника самый маленький диаметр разворота – 11,8 м против 12,1 м у Range Rover и 12,8 м – у BMW.

Range Rover также неплох в управлении. Технология Torque Vectoring имитирует дифференциал повышенного трения и помогает преодолеть недостаточную поворачиваемость. А с нежелательными движениями кузова борются адаптивные амортизаторы. Подвеска дополнена пневмоэлементами. Она не настолько мягкая, как у Mercedes-Benz, но комфортнее, чем у BMW. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Шумоизоляция пассажирского отсека также хорошая, что ощущается при езде по автомагистрали.

Mercedes-Benz GLE400 самый доступный в тройке – 1 546 000 гривен, он привлекает комфортной подвеской и хорошей динамикой. Цена BMW X5 xDrive 35i – 1 618 000 гривен, он привлекает экономичностью. Range Rover Sport 3,0 S/C S ощути-мо дорожке конкурентов – 2 058 000 гривен, а его сильные стороны – вместительный багажник и проходимость.



**Объем багажника BMW – 650 л**



**У Mercedes-Benz в распоряжении 690 л**



**Багажник Range Rover самый большой – 784 л**

<b>Технические характеристики</b>			
<b>Модель</b>	<b>BMW X5</b>	<b>Mercedes-Benz GLE400</b>	<b>Range Rover Sport</b>
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2105/2740	2130/2900	2144/2995
Длина/ширина/высота, мм	486/1938/1762	4819/1926/1796	4850/1983/1780
Колесная база, мм	2933	2915	2923
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	1648/1663	1690/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	212	200	213
Объем багажника мин/макс, л	500/2010	690/2010	784/1761
Диаметр разворота, м	11,8	11,8	12,1
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см3	2979	3604	2995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5800	333 при 5250	340 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1200-5000	480 при 1600-4000	450 при 3500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/70	Аи-95/105
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	9	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	255/55 R18	255/55 R18	235/50 R19
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	6,1	7,2
Максимальная скорость, км/ч	235	247	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,3	11,5	15,4
загородный цикл	6,9	7,8	9,8
смешанный цикл	8,5	9,2	12,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 618 000	1 546 000	2 058 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Премиум для большой семьи



## Акура MDX

Фирменный "клюв" Acura MDX  
сочетается со светодиодными фарами



## Audi Q7

Широкая решетка радиатора Audi Q7  
декорирована хромом



## Infiniti QX60

Прямоугольная радиаторная решетка  
Infiniti QX60 сочетается с раскосыми  
фарами

Совсем недавно автолюбители с большими семьями могли рассчитывать в основном на мини-вэны. Но в последние годы ситуация изменилась и неплохой альтернативой мини-вэну являются большие семиместные вседорожники. Они не только вместительные, но и оснащены полным приводом, а их клиренс увеличен. Кроме того, часть из этих моделей представляют премиум-сегмент. Среди них – Acura MDX, Audi Q7 и Infiniti QX60, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura MDX третьего поколения в производстве с 2013 года и вскоре ожидается его обновленный вариант. В дизайне вседорожника преобладают грани и углы. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв, а с ней сочетаются продолговатые светодиодные фары, похожие на лезвия самурайского меча. Передний бампер выполнен в форме буквы "V". Лобовое стекло и задние стойки крыши обладают большими углами наклона. Задние крылья расширены, а подчеркивают их фонари, соединенные хромированным молдингом. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером.

Audi Q7 второй генерации появился в Украине совсем недавно. Его внешний вид более сдержанный, с обилием строгих прямых линий. Огромная шестиугольная радиаторная решетка декорирована хромом. Продолговатые ксеноновые фары дополнены тоненькими светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки слегка расширены. Силуэт Q7 остался знакомым и не особо изменился по сравнению с моделью первого поколения. Разве что у задних стоек крыши уменьшен угол наклона. Пятая дверь выполнена обволакивающей, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Также бросаются в глаза крупные фонари.

Infiniti QX60 ранее был известен, как JX35, но при обновлении сменил название. У него элегантный дизайн с плавными обводами кузова, будто отполированными течением воды. Широкая прямоугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами. Капот и боковины профилированы, а колесные арки раздуты. Пороги украшены хромированными накладками. Оригинальные задние стойки отличаются изгибом. Заднее стекло сделали панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие светодиодные фонари растянuty на крылья и соединены хромированной накладкой.

При длине в 5052 мм и колесной базе в 2994 мм Audi крупнее соперников. У Infiniti эти показатели равны 4988 и 2900 мм, соответственно. Длина Acura составляет 4935 мм, а расстояние между осями – 2825 мм. Более компактный MDX и самый легкий в тройке – 1988 кг против 2045 кг у Q7 и 2120 кг – у QX60.

Салон Acura декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Передняя панель напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо выполнено в спортивном стиле. Вместо рычага трансмиссии – набор



**Acura легче соперников – 1988 кг**



**Audi самый крупный в тройке – 5025 мм в длину**



**Infiniti самый тяжелый – 2120 кг**



**На крыше MDX установлен маленький спойлер**



**Пятая дверь Q7 выполнена обволакивающей**



**Узкие фонари QX60 соединены хромированной накладкой**

клавиш. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками. Между ними установлен цветной дисплей бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной консоли кнопок совсем мало, зато размещены сразу два монитора. Верхний, 8-дюймовый, выводит данные навигационной системы и камеры заднего вида, а управлять им можно с помощью круглого джойстика. Нижний 7-дюймовый дисплей – сенсорный, с помощью его осуществляется управление меню мультимедийной системы. Передние сиденья широкие и мягкие, но не хватает поддержки в районе поясницы. В базовом оснащении предусмотрены электропривод и подогрев, электроника регулирует и рулевую колонку. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника и подлокотник с вместительным боксом внутри.

В отделке салона Audi сочетаются кожа и полированный алюминий. Оригинальные вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель, а у четырехспицевого рулевого колеса очень маленькая ступица. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационной системы. На центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом. Сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину, также предусмотрен их подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Внутри Infiniti преобладают кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны, под стать ей – и слегка выпуклое четырехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов дополнены оптической подсветкой. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчала 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы, а навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля просты и понятны. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья очень мягкие, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. По центру кресла разделяет широкий тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий отсек

для мелкой поклажи.

У всех трех вседорожников сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, а в Асуга изменяется еще и угол наклона их спинок. Больше всего места для ног у Infiniti, его салон и самый широкий в районе плеч. А вот над головой пространство наиболее щедрое у Audi. В Q7 и QX60 на третьем ряду поместятся и взрослые пассажиры, а вот в MDX он больше подойдет для детей. В семиместном исполнении объем багажника Асуга равен 234 л, Audi – 295 л, а у Infiniti – 447 л. В пятиместной конфигурации он увеличивается до 676, 770 и 1155 л, соответственно, а в двухместной – до 1344, 2075 и 2166 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura MDX 3,5 Techno, Audi Q7 3.0 TFSI и Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, разделным климат-контролем (Audi – двухзонным, два других автомобиля – трехзонным), навигационной системой, датчиками света и дождя, аудиосистемой, круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Асуга и Infiniti получили вентиляцию передних сидений, обогрев руля и задних кресел. MDX оснащен камерой заднего вида, а у QX60 есть камеры кругового обзора, а еще системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. У Асуга 7 подушек безопасности, а у других вседорожников – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми V6 с непосредственным впрыском топлива. Атмосферный двигатель Асуга объемом 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Он высокооборотистый и его приходится раскручивать, а максимальные 355 Н•м крутящего момента достигаются при 4500 об/мин. По мере роста мотор становится громче. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстроту реакций. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. MDX расходует 14,2 л/100 км в городском цикле и 7,7 л/100 км – в загородном.

Мотор Audi объемом 3,0 л дополнен механическим компрессором, а потому самый мощный в тройке – 333 л. с. при 5500 об/мин. Кроме того, он и наиболее тяговит, особенно в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 440 Н•м доступен при 2900-5300 об/мин. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А 8-ступенчатый "автомат" работает плавно и быстро. К тому же, он обеспечивает Q7 лучшую экономичность – 9,4 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на трассе. Вседорожник у нас также можно выбрать с 2,0-литровым 252-сильным бензиновым турбомотором, и 3,0-литровым турбодизелем мощностью 272 л. с.



На центральной панели Асуга – сразу два цветных экрана



Показания приборов Audi выведены на дисплей



Приборы Infiniti получили оптитронную подсветку



**У задних сидений MDX регулируется угол наклона спинки**



**В Q7 больше всего места над головой**



**На втором ряду QX60 самое щедрое пространство для ног**

Под капотом Infiniti установлена 3,5-литровая атмосферная "шестерка", развивающая 262 л. с. при 6400 об/мин. Максимальные 334 Н•м крутящего момента в распоряжении при 4400 об/мин. Пусть двигатель не настолько мощный, как у соперников, зато работает очень тихо и плавно. Под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Xtronic CVT. Однако эта трансмиссия существенно ухудшает динамику. Автомобиль достигает 100 км/ч за 8,4 с и способен развить 190 км/ч. К тому же, расход топлива у QX60 самый большой – 14,4 л/100 км в городском цикле и 8,5 л/100 км – на шоссе.

У Q7 полный привод постоянный, а у двух других вседорожников – подключаемый. Все три автомобиля рассчитаны на легкое бездорожье, а на асфальте демонстрируют хорошее сцепление с дорогой.

Аcura весьма интересен в управлении, в первую очередь, благодаря системе изменения вектора тяги. Она борется с недостаточной поворачиваемостью и делает MDX более маневренным. Рулевое управление с электроусилителем точное, но не самое информативное. Адаптивные амортизаторы обеспечивают неплохой комфорт езды и борются при этом с кренами кузова в поворотах. Благодаря системе подавления звуковых помех (с помощью звуковых волн противоположной фазы) в салоне довольно тихо даже на больших скоростях.

Audi также получил технологию векторизации тяги, что вкуче с уменьшенной массой улучшило его поведение на извилистых дорогах. Руль с адаптивным электроусилителем отличается точностью и наполнен тяжестью, а также более информативен, чем у соперников. Подвеска достаточно упругая, что особенно заметно при езде по дорогам низкого качества. Зато вседорожник мало кренится в виражах. Курсовая устойчивость у Q7 также на высоте. Кроме того, у него лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно после 130 км/ч.

Infiniti более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда справляется с большинством выбоин на дороге – поглощает их плавно и тихо, даже несмотря на 20-дюймовые низкопрофильные шины. Обратная сторона – нежелательные движения кузова в поворотах. Рулевое управление QX60 очень легкое, но обратной связи ему не хватает. Порой проявляется недостаточная поворачиваемость. Вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает небольшим диаметром разворота – 11,8 м против 12,2 м у MDX и 12,4 м – у Q7. Также у вседорожника качественно выполнена шумоизоляция.

Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech самый доступный в тройке – 1 787 000 гривен. Его преимуществом также является вместительный багажник. Цена Audi Q7 3.0 TFSI – 1 920 000 гривен, он привлекает динамикой и экономичностью. Acura MDX 3,5 Techno немногим дороже – 1 925 000 гривен, а его сильные стороны – богатое оснащение и управляемость.



**Объем багажника Acura – 234-1344 л**



**У Audi в распоряжении 295-2075 л**



**Багажник Infiniti самый большой – 447-2166 л**

Технические характеристики			
Модель	Acura MDX	Audi Q7	Infiniti QX60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1988	2045	2120
Длина/ширина/высота, мм	4935/1961/1730	5052/1968/1741	4988/1961/1722
Колесная база, мм	2820	2994	2900
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685	1679/1691	1669/1669
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	200	187
Объем багажника мин/макс, л	234/1344	295/2075	447/2166
Диаметр разворота, м	12,2	12,4	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3471	2995	3498
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с механическим нагнетателем	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200	333 при 5500	265 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4500	440 при 2900-5300	334 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/85	Аи-95/74
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS HDC	ABS, EBD, VDC, TPMS
Размер шин	245/55 R19	255/60 R18	235/55 R20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	6,1	8,4
Максимальная скорость, км/ч	220	250	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	14,2	9,4	14,4
загородный цикл	7,7	6,8	8,5
смешанный цикл	10,1	7,7	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 925 000	1 920 000	1 787 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Вседорожники старой школы



## Land Rover Discovery

В дизайне Land Rover преобладают строгие прямые линии



## Mitsubishi Pajero

Передний бампер Mitsubishi Pajero декорирован хромом



## Toyota Land Cruiser Prado

Хромированная решетка радиатора и изогнутые фары делают "лицо" Toyota Land Cruiser Prado весьма грозным

Классические покорители бездорожья постепенно уходят в прошлое. В наши дни большой популярностью пользуются небольшие городские вседорожники, которые большую часть времени проводят на асфальте. Впрочем, для тех, кому необходимо часто покидать дороги с твердым покрытием, остаются в предложении настоящие вседорожники – такие, как Land Rover Discovery, Mitsubishi Pajero или Toyota Land Cruiser Prado. Они и являются героями нашего сегодняшнего сравнительного тест-драйва.

Land Rover Discovery вскоре будет сменен новой моделью. Его угловатый стиль относит нас еще к самым первым Defender 60-летней давности. Строгие прямые линии, вертикальные задние стойки крыши, выраженные колесные арки – именно так должен выглядеть настоящий британский вседорожник. Такие черты, как линия крыши с изломом знаками еще по самому первому Discovery 1989 года. Конечно, последнее обновление немного облагородило "лицо" автомобиля. Его наделили чертами более дорогих Range Rover и Range Rover Sport – такими, как радиаторная решетка с двумя горизонтальными балками или передние фары сложной формы. В задних фонарях установлены светодиодные лампы. Начальная комплектация подразумевает наличие 19-дюймовых легкосплавных дисков.

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

Toyota Land Cruiser Prado с индексом 150 выпускают с 2010 года, а недавно он прошел обновление. Передняя часть выполнена в традиционном японском стиле. Огромная хромированная решетка радиатора и изогнутые светодиодные фары делают ее суровой, как лицо самурая. У выпуклого бампера немного срезана нижняя часть для увеличения угла въезда. Короткие свесы кузова и широкие мускулистые крылья делают профиль более подтянутым. Оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек крыши. Верхняя кромка пятой двери украшена спойлером, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты фонарями.

Mitsubishi немного больше соперников: его длина достигает 4900 мм против 4829 мм – у Land Rover и 4780 мм – у Toyota. А вот колесная база больше всех у Discovery – 2885 мм тогда, как у Land Cruiser она равна 2790 мм, а у Pajero – 2780 мм. Благодаря отсутствию рамы Mitsubishi получился самым легким: он весит 2300 кг, Toyota – 2310 кг, а Land Rover – 2558 кг.



**Discovery наиболее тяжелый в тройке – 2558 кг**



**Pajero легче соперников – 2300 кг**



**Land Cruiser Prado самый компактный – 4780 мм**



**Задние стойки крыши Land Rover – вертикальные**



**По краям кузова Mitsubishi установлены компактные фонари**



**На крыше Toyota установлен спойлер**

Рубленый стиль салона Discovery сочетает в себе классические детали с вполне современными. Например, из аналоговых приборов оставили только спидометр с тахометром, остальные данные выводятся на дисплей. Четырехспицевое рулевое колесо просто огромное, но от этого не менее удобное, а в районе хвата рук обшито перфорированной кожей. Широкая центральная консоль кажется высеченной из цельного куска пластика. Хотя здесь нашлось место и элегантным деталям вроде аналоговых часов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные, а потому на ощупь их трудно спутать. Вместо рычага трансмиссии установлен необычный круглый селектор, выдвигающийся при включении зажигания. Сиденья первого ряда широкие и мягкие. Они оснащены подогревом, но регулируются вручную. У каждого кресла – отдельный откидной подлокотник.

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

В отделке салона Land Cruiser Prado сочетаются ткань и кожа. На черном фоне выделяются широкие серебристые накладки: они присутствуют на четырехспицевом рулевом колесе, вертикальной центральной консоли и в дверях. Приборы помещены в два отдельных глубоких желоба и снабжены оптической подсветкой. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки весьма много, а потому потребует некоторое время, чтобы привыкнуть к ним. В добавок, ниже размещены клавиши управления системой полного привода. У рулевой колонки настраивается как высота, так и глубина. Сиденья первого ряда у Toyota очень комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом.

Если сравнивать сиденья второго ряда, то пространство здесь щедрое во всех трех автомобилях, но больше всего места и для ног, и над головой в Land Rover. Зато у Toyota и Mitsubishi предусмотрен изменяемый угол наклона спинки. На третьем ряду в

Discovery и Land Cruiser поместятся взрослые пассажиры, а вот в Pajero комфортнее будет детям. У британского вседорожника и самый вместительный багажник – 280 л в семиместной конфигурации, 1124 л – в пятиместной и 2558 л – в двухместной. У Toyota и его объем равен 104, 621 и 1833 л, соответственно, а у Pajero – 215, 600 и 1790 л, соответственно. Пятая дверь Mitsubishi и Toyota открывается в сторону.

Для сравнения выбраны версии с приблизительно одинаковой стоимостью – Land Rover Discovery 3.0 TDV6 SE, Mitsubishi Pajero Wagon 3,2 Navi и Toyota Land Cruiser Prado 3,0 Elegance. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем, аудиосистемой с CD-проигрывателем, системой стабилизации, бортовым компьютером, круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками. Toyota получил парктроник, а Mitsubishi – камеру заднего вида, навигационную систему, датчики света и дождя. Зато у Discovery 8 подушек безопасности, у Land Cruiser Prado – 7, а у Pajero – 6.

Все три автомобиля оснащены турбодизелями. Под капотом Land Rover – 3,0-литровый V6, который является наиболее мощным в тройке – 211 л. с. при 4000 об/мин. К тому же, он еще и самый тяговитый, ведь при 2000 об/мин достигаются немалые 520 Н·м крутящего момента. Как и конкуренты, Discovery, может буксировать 3,5-тонный прицеп. Неплохо настроена и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия: она работает плавно, пусть и не слишком быстро. Вседорожник демонстрирует лучшую динамику – 10,7 с до 100 км/ч, а ограничитель скорости срабатывает у него при 180 км/ч. Двигатель нельзя назвать тихим, хотя вибрации не ощутимы. А расход топлива весьма умеренный – 9,8 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. В Украине также предложена 256-сильная модификация этого турбодизеля и 3,0-литровый 340-сильный бензиновый V6.

Mitsubishi оснащен "четверкой" немалого объема в 3,2 л, развивающей развивает 200 л. с. при 3800 об/мин. Приличный крутящий момент в 441 Н·м доступен при 2000 об/мин, то есть недостатка в тяге нет. Мотор хоть и шумный, но работает плавно, как и 5-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач. Pajero разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 185 км/ч. В городе расход топлива составляет 10,8 л/100 км, а на трассе – 8,0 л/100 км.

Toyota недавно получил новый 2,8-литровый четырехцилиндровый турбодизель мощностью 177 л. с. при 3400 об/мин. Пусть он не столь мощный, как моторы соперников, но зато низкооборотистый. А это значит, что максимальные 450 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1600 об/мин. Кроме того, этот двигатель работает на удивление тихо и без вибраций. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия также отличается плавностью работы. Land Cruiser немного уступает двум



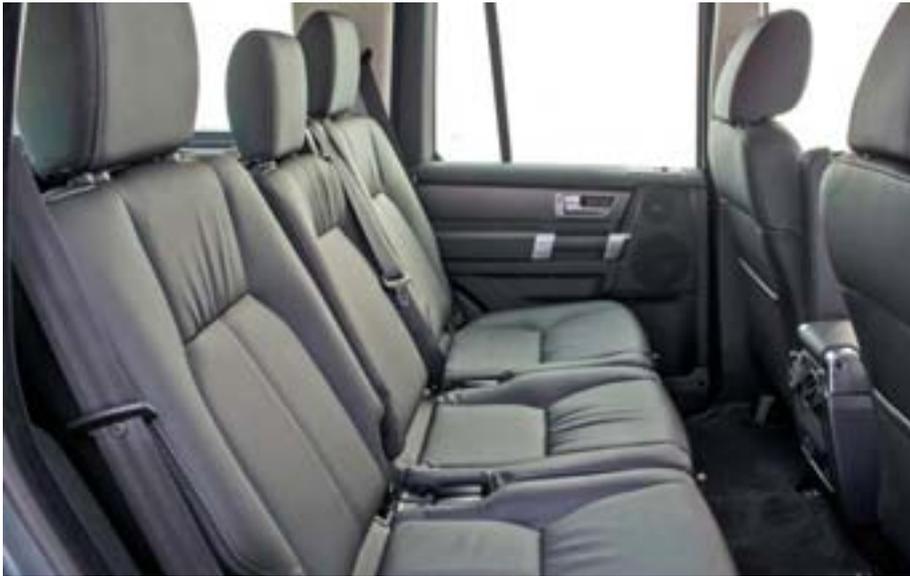
**Среди рубленых форм Discovery можно увидеть аналоговые часы**



**На центральной панели Pajero – сразу два дисплея**



**Приборы Land Cruiser Prado установлены в отдельных колодцах**



**Преимущество Land Rover – щедрое внутреннее пространство**



**У сидений второго ряда Mitsubishi изменяется угол наклона спинок**



**На втором ряду Toyota весьма просторно**

другим вседорожника в динамике – разгоняется до 100 км/ч за 12,7 с и достигает 175 км/ч. Зато он самый экономичный в тройке – 9,2 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – за городом. Помимо этого турбодизеля, Toyota можно оснастить бензиновыми двигателями объемом 2,7 л (163 л. с.) и 4,0 л (282 л. с.).

На бездорожье все три автомобиля отлично себя проявляют. В их арсенале – внушительный дорожный просвет, постоянный полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала, раздаточная коробка с пониженным рядом трансмиссии и технология помощи при спуске с горы. У Pajero и Discovery можно принудительно заблокировать и задний дифференциал, а Land Rover получил еще и систему Terrain Response с режимами для разных типов дорожного покрытия и пневмоподвеску с изменяемым клиренсом. Вседорожники также способны преодолевать броды глубиной до 70 см.

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

Land Rover очень неплохо проявляет себя на асфальте. Его рулевое управление легкое, но вполне точное. Автомобиль также довольно мягкий и при езде по прямой к пневмоподвеске не может быть замечаний. Она плавно поглощает большинство ям и выбоин на дороге. Но нужно учитывать, что очень высокий автомобиль ощутимо кренится в поворотах. Шумоизоляция у Discovery получше, чем у соперников. На больших скоростях в салоне тихо и водитель может разговаривать с пассажирами третьего ряда. Также следует отметить хорошие тормоза: у вседорожника самый короткий в этой тройке тормозной путь со 100 км/ч – 38,4 м

Toyota делает ставку на комфорт. У него самая мягкая подвеска: даже без опционных пневмоэлементов она легко справляется с дорожными неровностями. Это при том, что задняя подвеска у вседорожника – зависимая. Впрочем, нежелательные движения кузова в виражах ощутимы не меньше, чем у соперников. На больших скоростях в салоне очень тихо. Руль Land Cruiser легкий и не острый, но в то же время точный – позволяет без особых проблем совершать маневры.

Mitsubishi Pajero Wagon 3,2 Navi самый доступный в тройке – 1 274 000 гривен, но при этом богаче всех оснащен. Toyota Land Cruiser Prado 3,0 Elegance стоит 1 477 000 гривен и привлекает экономичностью. Land Rover Discovery 3.0 TDV6 SE несколько дороже конкурентов – 1 644 000 гривен, но зато у него самые вместительные салон и багажник, а также наилучшая динамика.



**Багажник Discovery самый вместительный – 280-2558 л**

**У Pajero в распоряжении 215-1790 л**

**Объем багажника Land Cruiser Prado – 104-1833 л**

Технические характеристики			
Модель	Land Rover Discovery	Mitsubishi Pajero	Toyota Land Cruiser Prado
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная/полная масса, кг	2558/3240	2300/3030	2310/2990
Длина/ширина/высота, мм	4829/2053/1887	4900/1875/1870	4760/1885/1890
Колесная база, мм	2885	2780	2790
Колея передняя/задняя, мм	1605/1612	1570/1570	1605/1605
Клиренс (дорожный просвет), мм	185-310	220	220
Объем багажника мин/макс, л	280/2558	215/1790	328/1934
Диаметр разворота, м	11,5	11,4	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2993	3200	2755
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	211 при 4000	200 при 3800	177 при 3400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	520 при 2000	441 при 2000	450 при 1600-2800
Топливо/емкость бака, л	Дт/88	Дт/88	Дт/87
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	5-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	8	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS, Select Terrain, HDC	ABS, EBD, ASC, Hill Start Assist, HDC	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, HAC, DAC
Размер шин	235/50 R19	265/60 R18	265/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,7	11,1	12,7
Максимальная скорость, км/ч	180	185	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,8	10,8	9,2
– загородный цикл	8,1	8,0	6,3
– смешанный цикл	8,8	9,0	7,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 644 000	1 274 000	1 477 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Volkswagen Golf GTI:



**GTI**

**родоначальник класса  
"горячих" хетчбэков**

**Спортивные автомобили мощные, быстрые, интересные в управлении, однако не всегда практичные. Далеко не все они хорошо приспособлены для повседневного использования. Вот почему со временем конструкторы начали искать им альтернативу. В 70-х годах родилась идея "горячего" хэтчбэка – спортивной версии стандартной модели С-класса. Первыми в этом сегменте добилась успеха марка Volkswagen с моделью Golf GTI. Теперь родоначальник класса "горячих" хэтчбэков отмечает свой 40-летний юбилей.**

Справедливости ради следует отметить, что первый "горячий" хэтчбэк создали итальянцы – это был Autobianchi A112 Abarth. Он получился провальным, но в Volkswagen взяли за основу эту концепцию. Инженеры из Вольфсбурга разрабатывали проект с кодовым названием Sport Golf в тайне. Когда они наконец рассказали о своей идее, то руководству концерна решило выпустить Sport Golf ограниченной серией в 5000 машин исключительно для Германии. Именно в таком образе его представили на Франкфуртском автосалоне 1975 года под названием Volkswagen Golf GTI.

С виду Golf GTI не слишком отличался от стандартной модели. Можно было заметить разве что передний спойлер, расширенные колесные арки да красный молдинг на решетке радиатора. В салоне установили спортивное рулевое колесо, сиденья Recaro декорировали оригинальной клетчатой тканью, а ручку рычага трансмиссии выполнили в виде шара для гольфа. За доплату был доступен кондиционер. Переднеприводной хэтчбэк оснастили 1,6-литровым четырехцилиндровым 8-клапанным двигателем с впрыском топлива мощностью 110 л. с. Казалось бы, немного даже по меркам 70-х годов, но масса автомобиля составляла всего 810 кг. Поэтому с 4-ступенчатой механической коробкой переключения передач он разогнался до 100 км/ч за 9 с и развивал



**Volkswagen Golf GTD 1985 года**



**Volkswagen Golf GTD 2009 года**



**Volkswagen Golf GTI 25th Anniversary 2001 года**



**Volkswagen Golf GTI 1983 года получил 1,8-литровый двигатель**

**Volkswagen Golf GTI Cabrio, 2012 год**





**Volkswagen Golf GTI Clubsport S побил рекорд времени Нюрбургринга для переднеприводных автомобилей**



**Volkswagen Golf GTI Edition 30 2006 года**

182 км/ч. Перенастроенное шасси обеспечивало хорошую управляемость и завидную маневренность. К тому же, расход топлива был небольшим – 8,2 л/100 км в смешанном цикле.

Новинка поступила в продажу с июня 1976 года и сразу стала популярной. Уровень продаж заставил руководство Volkswagen пересмотреть стратегию. Golf GTI представили в других европейских странах и даже начали экспортировать в США.

Конкуренты увидели этот успех и представили свои заряженные хетчбэки. Появились Ford Escort XR3, Opel Kadett GTE, Renault 5 Alpine. Таким образом сформировался целый класс, который назвали "горячими" хетчбэками. Но и Golf GTI не стоял на месте. К трехдверному хетчбэку со временем присоединился пятидверный. В 1981 году появилась ограниченная 16-клапанная 135-сильная версия, а два года спустя представили 1,8-литровый 112-сильный двигатель – пусть не столь мощный, зато более тяговитый. Подготовили и 5-ступенчатую механическую трансмиссию.

В 1983 году появилось второе поколение Volkswagen Golf и практически сразу показали новый GTI. Он стал солиднее на вид, салон сделали качественнее, а вот 1,8-литровый двигатель остался без изменений. Но уже в 1986 году представили 16-клапанную 140-сильную модификацию, способную достичь 100 км/ч за 8 с и развить 208 км/ч. Еще быстрее получился Golf GTI G60 с компрессорной версией двигателя, развивавшей 160 или 210 л. с. – 230 км/ч. На его основе, кстати, создали полноприводной Golf Rallye. Интересно, что наряду с хетчбэком наладили выпуск



**Volkswagen Golf GTI G60, 1988 год**



**Volkswagen Golf II GTI 1984 года**



**Volkswagen Golf III GTI 1992 года**



**Volkswagen Golf IV GTI, 2001 год**

родственного седана Jetta GTI. Презентовали еще и Golf GTD с 1,6-литровым 82-сильным турбодизелем. Список опций дополнили электростеклоподъемники, гидроусилитель руля, люк в крыше и антиблокировочная система тормозов ABS. Второй Golf GTI оказался даже популярнее предшественника: за один только 1989 год продали свыше 17 тыс. автомобилей.

На Volkswagen Golf III GTI дебютировал двигатель объемом 2,0 л. В 8-клапанном исполнении он развивал 115 л. с., а в 16-клапанном – 150 л. с. Golf GTD получил 1,9-литровый турбодизель мощностью 110 л. с. Сам хэтчбэк стал крупнее и более обтекаемым.

Golf IV GTI не слишком изменился внешне по сравнению с предшественником, зато выбор двигателей был широк, как никогда. Помимо 2,0-литровой 115-сильной "четверки" предложили 1,8-литровые пятицилиндровые моторы, развивавшие 125 л. с. в атмосферном исполнении и 150 либо 180 л. с. – с турбонаддувом. Самый мощный вариант (его подготовили к 25-летию GTI) разогнался до 100 км/ч за 7,9 с и достигал 222 км/ч. Кроме того, этот хэтчбэк отличался аэродинамическим обвесом, улучшенными тормозами и 6-ступенчатой механической трансмиссией. Мощность турбодизельного Golf GTD увеличили до 150 л. с. Климат-контроль, боковые подушки безопасности и система стабилизации ESP дополнили перечень доступных для Golf GTI опций, а ABS и кон-



**Volkswagen Golf R32 2002 года**



**Volkswagen Golf R 2015 года**



**Volkswagen Golf Rallye 1989 года**



**Volkswagen Golf V GTI 2004 года**



**Volkswagen Golf VI GTI 2009 года**



**Volkswagen Golf VII GTI 2013 года**



**За 40 лет выпущено почти 2 млн Golf GTI**

диционер стали стандартным оборудованием. Особого упоминания заслуживает полноприводной старший брат GTI – Golf R32 с 3,2-литровым 240-сильным V6.

Возвращение к истокам обозначил Golf V GTI. Красная вставка на решетке радиатора, колесные диски в виде телефонного барабана и клетчатые сиденья Rescaro были призваны показать преемственность поколений GTI. А вот техническая "начинка" была полностью новой. Турбомотор объемом 2,0 л развивал 200 л. с., а за доплату впервые предложили трансмиссию с двумя сцеплениями DSG. Она обеспечила динамику даже лучше, чем с "механикой" – 6,9 с до 100 км/ч и максимальные 233 км/ч. К 30-летию GTI в 2006 году показали 230-сильную модификацию Edition 30, а GTD получил новый 2,0-литровый турбодизель мощностью 170 л. с. Во всех вариантах базовую комплектацию расширили ESP, датчик дождя и подогрев сидений. Особняком стоит концептуальный GTI W12 650 с 12-цилиндровым 650-сильным двигателем от Bentley Continental GT и полным приводом. Такой хетчбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с и развить 325 км/ч.

Volkswagen Golf VI GTI сохранил двигатель предшественника, но в 210-сильном исполнении, а у GTD мощность осталась прежней. Палитру моделей расширил кабриолет. Сейчас в производстве – уже седьмое поколение Golf GTI. Новая платформа позволила существенно облегчить хетчбэк. Его 2,0-литровый турбомотор предложен в вариантах на 220 и 230 л. с., а управляемость улучшил электронный дифференциал повышенного трения. Даже стандартный GTI нельзя назвать медленным – 6,5 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. А ведь есть еще специальные версии, выпущенные недавно к 40-летию модели – 290-сильный Clubsport



**Изначально модификацию планировали только для Германии**

**Концептуальный Volkswagen Golf GTI  
W12-650, 2007 год**



и 310-сильный двухместный Clubsport S. Последний установил рекордное время автодрома Нюрбургринг для серийных переднеприводных автомобилей. Остается в строю и экономичный Golf GTD со 184-сильным турбодизелем, можно выбрать и полноприводной Golf R.

За четыре десятилетия выпущено почти 2 миллиона Volkswagen Golf GTI, что является отличным результатом для спортивного автомобиля. С каждым годом Golf GTI становится мощнее и быстрее, но при этом остается практичным и верным традициям, заложенным самой первой моделью 1976 года.



**Первый Volkswagen Golf GTI 1976 года**



**Переднеприводной хэтчбэк оснастили  
1,6-литровым 110-сильным  
инжекторным двигателем**



**Спортивное рулевое колесо и  
клетчатые кресла – классические  
черты Golf GTI**

# COSMOLADY

Ж У Р Н А Ж Е Н Щ И Н

№05 | квітень 2016

**МВЛ:**  
ТИПОВЕДЕНИЕ —  
РЕВОЛЮЦІЯ  
В ПСИХОЛОГІИ  
І УПРАВЛЕННІИ

**НОВИЙ  
ВЗГЛЯД:**  
РЕШЕННЯ  
ВОЗРАСТНИХ  
ПРОБЛЕМ ЛИЦА

**УХОД  
ЗА КОЖЕЮ**

**ФИТНЕС  
І СНОВА О  
СТРОЙНОСТІ  
ФИГУРИ!**

**ТЕМА  
НОМЕРА  
К ОТПУСКУ  
ГОТОВИ!**

**ПОРА В  
ПУТЬ-ДОРОГУ**

**ОТДЫХАЕМ  
ХОРОШО!**

**ТОПОВАЯ  
ВЕЩЬ ЛЕТА**

**ORGANIC  
JEWELLERY  
BY KARPOV & KARPOVA  
JEWELLERY® —  
ЭНЕРГИЯ СОЛЦА**

**Анна Моррис**

**ЕСЛИ БЫТЬ, ТО  
БЫТЬ ПЕРВОЙ!**



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**