Тест-Драйв

Июнь 2017

BMW 8 Series • MG E-Motion • Renault RS 2027 Vision • Mercedes-Benz A Sedan Volkswagen Golf GTI First Decade • Skoda Karoq • Suzuki Dzire • Workhorse W-15 Humvee C-Series • Renault Sandero RS 2.0 • Fiat 500L • Ford GT • Honda Clarity Fuel Cell McLaren 720S • Opel Insignia • Volvo V90 Cross Country • Fiat 500X, Opel Mokka X и Toyota C-HR • Mazda 3, Opel Astra и Volkswagen Golf • • Kia Sorento, Land Rover Discovery Sport и Skoda Kodiaq • Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60 • Citroen C-Elysee, Fiat Tipo и Skoda Rapid • Lanci

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать

www.testdrive.com.ua

Июнь 2017 www.testdrive.com.ua

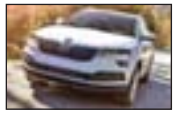
4 **Концепт-кар**
BMW 8 Series:
возрождение

10 **Концепт-кар**
MG E-Motion:
электрическое спорткупе

16 **Концепт-кар**
Renault RS 2027 Vision:
виденье болида будущего

22 **Концепт-кар**
Mercedes-Benz A Sedan:
предвестник нового седана

26 **Концепт-кар**
Volkswagen Golf GTI First Decade:
дорогу – молодым


32 **Премьера**
Skoda Karoq:
наследник Yeti

38 **Премьера**
Suzuki Dzire:
четырехдверный собрат Swift

44 **Премьера**
Workhorse W-15:
первый электрический пикап в мире

50 **Премьера**
Humvee C-Series:
возрожденная американская легенда

56 **Премьера**
Renault Sandero RS 2.0:
доступный заряженный хетчбэк

62 **Премьера**
Fiat 500L:
обновление

68 **Дебютант**
Ford GT:
подчинен скорости

Над номером работали:

Брязгунов 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»

76 **Дебютант**
Honda Clarity Fuel Cell:
заглядываем в будущее

84 **Дебютант**
McLaren 720S:
новый уровень

92 **Дебютант**
Opel Insignia:
второе пришествие

100 **Тест-драйв**
Volvo V90 Cross Country:
альтернатива вседорожнику

108 **Сравнительный тест-драйв**
Fiat 500X, Opel Mokka X и Toyota C-HR:
вседорожники для бетонных джунглей

114 **Сравнительный тест-драйв**
Mazda 3, Opel Astra и Volkswagen Golf:
поединок хетчбэков С-класса

120 **Сравнительный тест-драйв**
Kia Sorento, Land Rover Discovery Sport и Skoda Kodiaq:
небольшие, но семиместные

126 **Сравнительный тест-драйв**
Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60:
ставка на вместительность

132 **Сравнительный тест-драйв**
Citroen C-Elysee, Fiat Tipo, и Skoda Rapid:
много автомобиля за разумные деньги

138 **Страницы истории**
Lancia:
раллийные легенды

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.

BMW 8 Series

возрождение

8 Series

Знаменитое купе BMW 8 Series выпускали сравнительно недолго – всего 10 лет. Впрочем, автомобилю этого хватило, чтобы стать своего рода культовым. Вот почему баварская компания решила возродить модель. Уже точно известно, что она появится в 2018 году, а пока представили предсерийный концепт-кар BMW 8 Series. Презентовали его на шоу классических и эксклюзивных автомобилей в итальянском Вилла д'Эсте.

Новый BMW 8 Series придет на смену купе 6 Series. Скорее всего, серийная модель не будет слишком отличаться от концепт-кара. Автомобиль привлекает стремительным и элегантным внешним видом с очень длинным капотом, сдвинутым назад салоном и аркообразной формой крыши. У него заостренный "нос" и необычайно большая разделенная решетка радиатора BMW. Узкие фары, конечно же, полностью светодиодные. В переднем бампере и крыльях заметны немаленькие воздухозаборники. У автомобиля очень высокая оконная линия. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их тоненькие изогнутые фонари. В крышку багажника интегрирован большой спойлер, а из заднего бампера выглядывают мощные выхлопные трубы.

В отделке салона BMW 8 Series сочетаются кожа, алькантара и карбон. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, еще один экран установлен на наклоненной центральной панели. Внутри установлены четыре отдельных спортивных кресла, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Серийная модель будет построена на укороченной платформе CLAR, которую также используют новый BMW 5 Series и флагманский седан BMW 7 Series. В конструкции будут широко использоваться алюминиевые сплавы.

Линейка двигателей модели будет очень широкой – об этом говорят запатентованные названия и индексы модели от BMW 845 до M8. По предварительным данным, серийное купе BMW 8 Series получит бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (252 л. с.), 3,0 л (340 л. с.), 4,4 л (460 л. с.) и 6,0 л (610 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (218 л. с.), 3,0 л (265, 313 и 400 л. с.). Со временем появится и заряженный BMW M8 с турбированным V8 мощностью свыше 600 л. с.

Все версии будут оснащены 8-ступенчатым "автоматом", а за доплату предложат полный привод. Также будут доступны адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска.

8 Series

MG E-Motion: эл
сп

Британская марка MG известна с 1924 года и прославилась, прежде всего, благодаря своим недорогим и компактным спортивным моделям. Однако после банкротства в начале XXI века и возрождения под крылом китайского концерна SAIC она переориентировалась на выпуск бюджетных автомобилей. Тем не менее, представители MG обещают, что спортивные модели все же вернутся и подтверждение тому – концепт-кар MG E-Motion.

лектрическое
порткупе

e-motion

MG E-Motion – нетипичная модель по меркам британского автопроизводителя. Это большое и роскошное спортивно-туристическое купе длиной около 4,7 м и с колесной базой в 2,7 м. У него длинный капот и высокая оконная линия, а салон сдвинут назад. Ниспадающая линия крыши придает стремительности профилю. Широкая хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. Двери купе MG поднимаются вверх. Панорамная прозрачная крыша плавно переходит в заднее стекло. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади размещены тоненькие фонари.

В отделке салона использованы кожа и карбон. Трехспицевый руль приплюснут сверху и снизу, а показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Еще один экран установлен на наклоненной центральной консоли, а все переключатели в салоне – сенсорные. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенные высоким трансмиссионным тоннелем.

MG E-Motion оснащен двумя электромоторами. Их мощность не называют, но известно, что разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с. Кроме того, разработчики заявили, что электромобиль MG способен проехать 500 км без подзарядки.

Новый MG E-Motion имеет все шансы стать серийным флагманом марки. Представители концерна SAIC заявили, что начнут его производство до конца нынешнего десятилетия.

30
mph
3500
r/pm
MG

E-motion

Renault RS 2027 V

виденье болида будущего

Vision:

Автогонки – лакмусовая бумажка развития всей автомобильной отрасли. Особенно если речь идет о Формуле-1. Именно там тестируют новейшие технологии перед тем, как применить их на серийных автомобилях. Но какими будут болиды Формулы-1 в будущем? Об этом задумались в Renault и подготовили яркий концепт-кар Renault RS 2027 Vision.

Renault RS 2027 Vision – видение болида 2027 года. Автомобиль выглядит очень футуристично, хотя принадлежность к Формуле-1 все же заметна. Он сохраняет характерный "нос" и огромное переднее антикрыло. Вместе с тем, можно заметить интересные детали конструкции – такие, как каплевидный колпак над кабиной пилота и выдвижное заднее антикрыло. В конструкции широко использованы карбон и титан. Все детали изготовлены на 3D-принтере, а часть кузовных панелей – прозрачные. Также предусмотрены специальные балки, выстреливающие при переворачивании автомобиля.

В кабине большинство показаний приборов выведены на дисплей, установленный прямо на руле. Часть данных проецируется на стекло шлема пилота. Болид Renault RS 2027 Vision оснащен Интернетом (для передачи данных для телетрансляции) и может наладить коммуникацию с другими болидами. А еще он получил автопилот, который автоматически активируется при заезде на пит-стоп или если на трассу выехала машина безопасности.

Как и современные болиды, концепткар Renault оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из турбированного бензинового V6 и электромотора. Каждый из них развивает по 680 л. с., то есть суммарно получается 1360 л. с. или 1 Мегаватт. Для болида весом 600 кг это существенная мощность. При этом новый Renault RS 2027 Vision значительно экономичнее, что позволило уменьшить объем бака со 130 до 75 л.

Представители Renault также предложили внести изменения в регламент самих соревнований. По их мнению, к 2027 году могут появиться короткие спринтерские гонки и отдельные соревнования для молодых пилотов.

TRACK
MED
N

Mercedes-Benz

предвестник нового се

z A Sedan:
дана

Новый Mercedes-Benz A-Class получит версию с кузовом седан. Причем речь идет не о Mercedes-Benz CLA, а о совсем другой модели, которую планирую выпускать параллельно с CLA. О том, какой она будет, подсказывает концепт-кар Mercedes-Benz A Sedan, представленный на Шанхайском автосалоне.

Mercedes-Benz A Sedan достигает 4570 мм в длину, 1870 мм в ширину и 1462 мм в высоту, то есть он заметно крупнее, чем хетчбэк Mercedes-Benz A-Class. Кроме того, специально для седана будет удлинена колесная база.

Концепт-кар Mercedes-Benz отличается элегантным дизайном с ниспадающей линией крыши и профилированными боковинами. Широкая "пасть" радиаторной решетки выполнена в духе купе Mercedes-AMG GT R. С ней сочетаются оригинальные стреловидные фары со светодиодной оптикой. Капот образует над ними необычные "брови". Передний бампер дополнен немаленьким воздухозаборником. Дверные ручки утоплены в кузов и приподнимаются, если подойти к автомобилю с ключом. Профиль подчеркивают большие 20-дюймовые колесные диски. Крыша седана – полностью прозрачная. В крышку багажника интегрирован спойлер, а крупные треугольные фонари растянуты на крылья. В задний бампер интегрированы выхлопные трубы.

Серийный седан Mercedes-Benz A-Class появится в 2018 году. Точно известно, что его будут оснащать турбомоторами объемом 1,6 л (122 и 156 л. с.) и 2,0 л (211 л. с.). Вполне возможно, что со временем линейку расширит гибридная модификация. Будут предложены версии с передним и полным приводом.

Volkswagen Golf GT

TI First Decade:

дорогу – молодым

Ежегодно на австрийском озере Вёртер-Зее проходит слет поклонников автомобилей концерна Volkswagen. К этому событию традиционно готовят яркие концепт-кары. В этом году специально для автослета молодые конструкторы и дизайнеры создали заряженный хетчбэк Volkswagen Golf GTI First Decade.

Перед нами – нетипичный Volkswagen Golf GTI. Дело в том, что автомобиль полноприводной, причем задние колеса вращает электромотор мощностью 16,5 л. с. Переднюю ось приводит в движение знакомая 2,0-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом, которая после доработки выдает 410 л. с. Автомобиль способен проехать небольшое расстояние на электротяге благодаря аккумуляторной батарее на 16,8 кВт·ч. Предусмотрена и система регенеративного торможения.

Отличить гибрид Volkswagen Golf GTI можно по новому аэродинамическому обвесу, измененному спойлеру на крыше и 20-дюймовым легкосплавным дискам. Оптика автомобиля – полностью светодиодная. Кроме того, у хетчбэка – двухцветная окраска.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-синими швами. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Появились спортивные передние сиденья с титановым каркасом. Водительское кресло получило электропривод, причем управлять им можно дистанционно со смартфона. От задних сидений отказались. Оснащение также пополнила аудиосистема с 11 динамиками мощностью 1690 Вт.

Концепт-кар Volkswagen Golf GTI First Decade не станет серийным, но его технологии будут использованы при создании гибридной версии Volkswagen Golf нового поколения.

First Decade
Golf GTI
First Decade

0
Auto
RES
SET

First Decade

Skoda Karoq:

наследник Yeti

Появившийся в 2005 году Skoda Yeti стал первым вседорожником в истории чешской марки. Автомобиль оказался настоящим долгожителем и стал довольно успешным, однако от дальнейшего использования этого названия почему-то отказались. На смену Yeti приходит новый Skoda Karoq. Столь необычное название позаимствовано из языка эскимосов и означает "автомобиль".

Skoda Karoq заметно крупнее предшественника – 4382 мм в длину, 1841 мм в ширину и 1605 мм в высоту при колесной базе в 2630 мм. Автомобиль построен на новой платформе MQB, которую также использует его старший брат Skoda Kodiaq. К слову, по дизайну новичок очень напоминает Kodiaq. В его внешнем виде также преобладают грани и углы. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть полностью светодиодными. "Нос" вседорожника украшен логотипом марки. Пятая дверь выполнена рельефной, а по краям сзади расположены компактные Г-образные фонари.

В салоне – знакомый стиль Skoda. Отделка разбавлена многочисленными черными лакированными вставками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Skoda Kodiaq. В более дорогих версиях показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлен большой 9,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Skoda Karoq просторнее внутри, чем Yeti, а объем его багажника вырос до 521 л. Если извлечь задние сиденья (они вынимаются), то получится отсек объемом 1810 л. Пятую дверь можно дополнить электроприводом с сенсорным открытием.

Среди нового оборудования для модели – камеры кругового обзора, электромеханический стояночный тормоз, Wi-Fi. Кроме того, можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Все доступные двигатели Skoda Karoq оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 211 км/ч.

Будут предложены версии с передним и полным приводом, механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями. За доплату предложены адаптивные амортизаторы.

Новый Skoda Karoq поступит в продажу с осени. Начальная цена вседорожника в Европе составит около 20 тыс. евро. Автомобиль также планируют выпускать и в Украине.

Технические характеристики Skoda Karoq	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4382/1841/1605
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1576/1541
Объем багажника мин/макс, л	521/1810
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/52
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	225/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	211
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	20 000 -– 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Suzuki Dzire:

четырехдверный собрат Swift

VVT

Suzuki Swift известен у нас как хетчбэк, однако в некоторых странах существует и версия с кузовом седан. Поскольку совсем недавно показали новый Suzuki Swift, то теперь пришло время и для его четырехдверной версии. Ее теперь выделили в отдельную модель и назвали Dzire.

Suzuki Dzire повторяет дизайн Swift. В дизайне преобладают плавные лини, а передние крылья даже стали мускулистыми. Широкая решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами. В отличие от хетчбэка, ручки задних дверей не спрятаны в стойках крыши. Багажник небольшой, а в его крышку интегрирован спойлер. Он удлинил автомобиль на 155 мм – до 3995 мм. Колесная база же при этом такая же, как и у Swift – 2450 мм.

Компоновка салона также повторяет стиль Suzuki Swift 2017 года. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод плоский снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. В более дорогих версиях отделку разбавляют вставки "под дерево", а на центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Среди опций есть камера заднего вида, климат-контроль и спутниковая навигация. Объем багажника составляет 376 л.

На выбор предложены 1,2-литровый бензиновый двигатель мощностью 84 л. с. или 1,3-литровый турбодизель, развивающий 75 л. с. Обе версии доступны с 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 5-ступенчатым "роботом".

Новый Suzuki Dzire планируют выпускать в Индии. Производство стартует в мае. Цена Suzuki Dzire составит около 12 тыс. долларов в базовой версии.

Wo

первый эл

rkhorse W-15:

ектрический пикап в мире

WORKHORSE

Электромобили постепенно завоевывают все новые сегменты рынка. После Tesla Model X уже никого не удивишь электрическим вседорожником, а теперь появился и первый серийный пикап с электромотором – Workhorse W-15.

Покупатели пикапов в США настроены консервативно, поэтому для компании Workhorse ее первая модель – своего рода риск. Поэтому с дизайном экспериментировать не стали и электрический пикап не особо отличается от бензиновых и дизельных аналогов. Во внешнем виде преобладают грани и углы. Разве что передняя часть выглядит непривычно из-за отсутствия решетки радиатора. В кузове можно перевозить грузы весом в тонну. В конструкции использован карбон.

Рубленные поверхности господствуют и в салоне Workhorse W-15. На руль вынесены кнопки запуска мотора и аварийной сигнализации. Показания выведены на дисплей, а на центральной панели размещен экран мультимедийной системы. Под ним – небольшой круглый селектор трансмиссии. Базовое оснащение включает камеру заднего вида, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Два электромотора (по одному на каждой оси) обеспечивают полный привод и суммарно развивают 460 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с. Под силу пикапу и 2,2-тонный прицеп. Кроме того, автомобиль может выполнять роль генератора и питать электричеством различное оборудование – отбойный молоток, электропилу, перфоратор.

Запас хода электромобиля от батарей небольшой – 130 км. Однако Workhorse W-15 оснащен бензиновым мотор-генератором, который не вращает колеса, а только вырабатывает электричество. В таком режиме можно проехать еще 500 км, а расход топлива составляет 7,0 л/100 км.

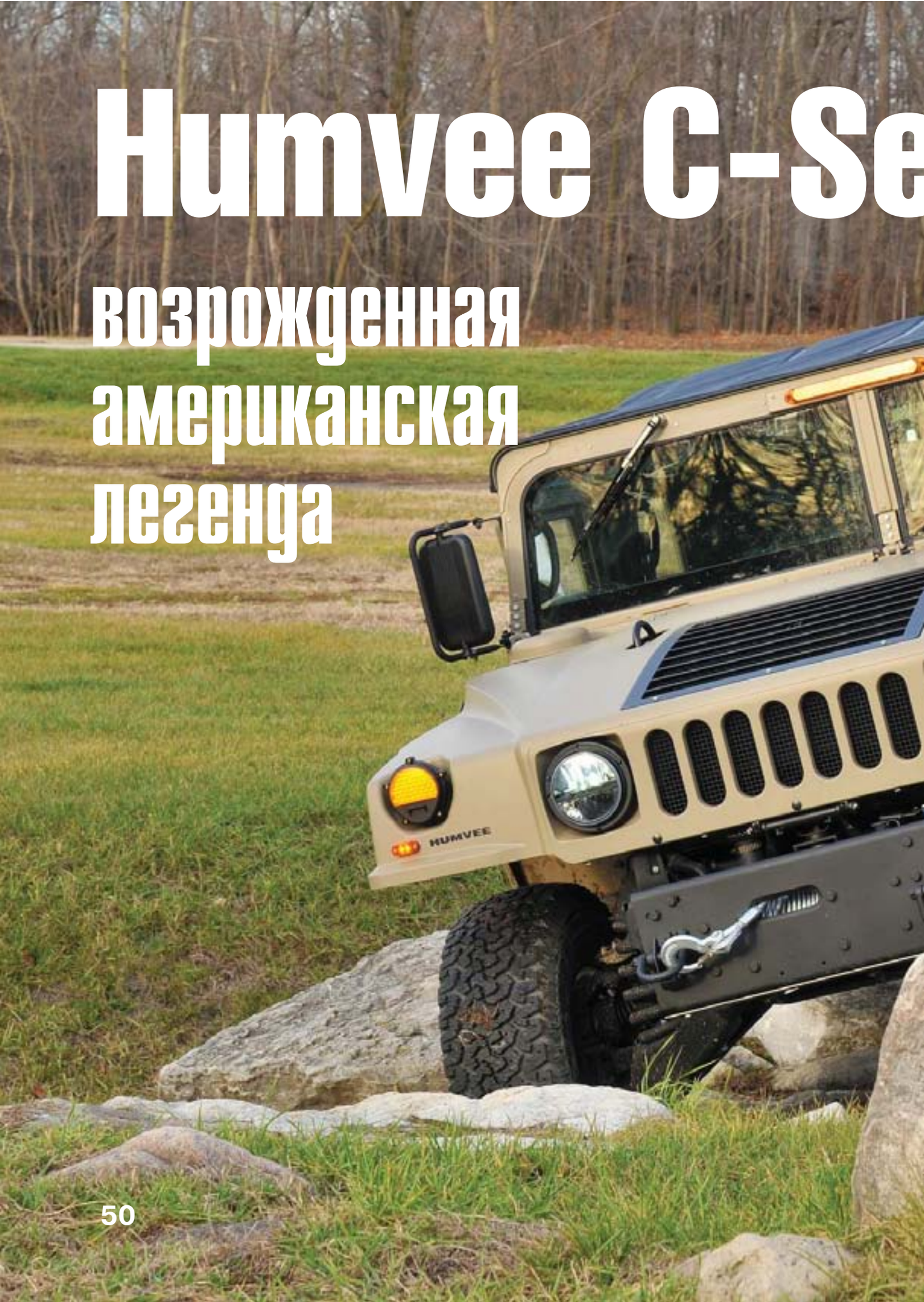
Workhorse W-15 поступит в продажу с 2018 года по цене в 52 500 долларов. Электрический пикап уже собрал около 5000 предварительных заказов. Разработчики пытаются, в первую очередь, привлечь коммерческих клиентов, ведь автомобиль дешевле в эксплуатации, чем бензиновые пикапы. К слову, название намекает на предназначение машины, ведь переводится, как "рабочая лошадка".

WORKHORSE

1:07 PM
Camera
70°
70°
48°F
75%
P R N D

Humvee C-Se

возрожденная американская легенда



eries:

Как известно, марка Hummer прекратила свое существование после мирового экономического кризиса. Но попытки возродить знаменитый вседорожник предпринимались неоднократно. Удалось это сделать группе американских энтузиастов. Поскольку торговая марка Hummer принадлежит концерну General Motors, то автомобиль назвали Humvee – как военный вариант Hummer H1.

Под обозначением Humvee C-Series автомобиль планируют выпускать в нескольких версиях – вседорожник и пикап с жесткой или мягкой крышей, тканевыми или металлическими дверями. С виду гигант практически ничем не отличается от оригинала. Разве что оптика более современная – светодиодная. Автомобиль достигает 4928 мм в длину и 2184 мм в ширину, а его масса составляет 3493 кг.

Автомобиль по-прежнему является четырехместным. В салоне также преобладает знакомый спартанский стиль Hummer H1. Хотя в самой дорогой версии Delta в отделке использована двухцветная кожа, а комплектация включает двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, аудиосистему, Bluetooth и электрическую лебедку.

Большинство Humvee C-Series планируют оснащать турбодизельными V8 объемом 6,5 л. Предложено три варианта по мощности – 190, 205 и 250 л. с. В последнем случае максимальный крутящий момент – 600 Н•м. Впрочем, доступна и 6,2-литровая бензиновая "восьмерка" мощностью 430 л. с. от Chevrolet Corvette.

Все версии комплектуются 4-ступенчатым "автоматом". Конечно же, предусмотрен полный привод с понижающей передачей и блокировками. Вседорожник способен преодолевать броды глубиной 75 см, а его клиренс – 406 мм.

Humvee C-Series планируют собирать мелкими сериями и до конца года выпустят пробную партию из ста машин. Большинство из них уйдет на экспорт – в Китай и арабские страны. Цена Humvee – около 150 тыс. долларов.

Renault San

gocm

dero RS 2.0:

пупный заряженный хетчбэк

RACING SPIRIT

Обозначение RS традиционно носят заряженные версии моделей RenaultSport. Постепенно количество этих модификаций растет. Появился "горячий" вариант даже у бюджетного Renault Sandero.

Новый Renault Sandero RS 2.0 несложно отличить от стандартной версии. У него новая решетка радиатора и выраженный обвес, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Кроме того, на крыше установлен спойлер, а оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски и светодиодные ходовые огни. Кроме того, за доплату доступны яркие наклейки на кузов. Из заднего бампера выглядывают сдвоенные выхлопные трубы.

Салон декорирован особой тканью, а разбавляют ее красные вставки и черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Renault Sandero RS 2.0 получил новые циферблаты приборов, а центральной панели установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Комплектация включает климат-контроль, круиз-контроль и парктроник.

Под капотом Renault Sandero RS – 2,0-литровый атмосферный бензиновый двигатель мощностью 145 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 190 Н•м. С6-ступенчатой механической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 202 км/ч.

У автомобиля перенастроено рулевое управление, установлены новые пружины подвески и амортизаторы. Также предусмотрена технология изменения настроек шасси и двигателя. Кроме того, задние тормоза Renault Sandero RS – дисковые, что уменьшило тормозной путь со 100 км/ч до 37,5 м.

Новый Renault Sandero RS официально представят на автошоу в Буэнос-Айресе. Вскоре после этого автомобиль поступит в продажу по цене в 15 тыс. долларов.

Fiat 50

обновление

**Хетчбэк Fiat 500 дал путе
Одна из них – мини-вэн Fia
давно обновили Fiat 500, т
и оно получилось весьма о
низировали как стандартны**

OOL:

евку в жизнь целому семейству новых моделей. t 500L, появившийся в 2012 году. Поскольку не- го пришло время и для модернизации мини-вэна сновательным – заменены 40% деталей. Модер- ый вариант, так и удлиненный семиместный.

FIAT

Внешний вид изменили в духе Fiat 500. Вслед за родственным хетчбэком минивэн получил освеженные круглые фары со светодиодными ходовыми огнями и новую решетку радиатора. Изменена и сама форма "носа". В новом переднем бампере увеличен воздухозаборник. Также изменены молдинги на боковинах и фонари с хромированными ободками. У заднего иная форма, новая и пятая дверь. Кроме того, серьезно расширена палитра цветов модели.

В салоне бросается в глаза, прежде всего, новое трехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, причем по центру теперь расположен цветной дисплей бортового компьютера. Изменена и форма рычага трансмиссии, а сам он расположен выше. На центральной панели установлен более современный 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы UConnect. Оснащение включает обновленную камеру заднего вида, 520-ваттную аудиосистему и систему автоматического торможения.

На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 0,9 л (85 и 105 л. с.) и 1,4 л (95 и 120 л. с.), а также турбодизели объемом 1,3 л (95 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.). На выбор доступны 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии, а также "робот" с двумя сцеплениями.

Обновленный Fiat 500 поступит в продажу с лета. Цена мини-вэна составляет от 18 тыс. евро.

FIAT

10:10
22.0
AUTO
21.5
MONO

Ford GT: n

одчинен скорости

В 1966 году компания Ford совершила невероятное – выиграла легендарную 24-часовую гонку в Ле-Мане у самих Ferrari. Их болид Ford GT40 был создан с нуля при том, что до этого у Ford даже не было своей гоночной программы. Автомобиль стал культовым и неудивительно, что в 2005 году у него появился современный наследник Ford GT. А к 50-летию знаменитой победы выпустили полностью новый Ford GT второго поколения.

Если первый Ford GT был выдержан в духе знаменитого предка, то новичок не имеет ничего общего со стилем 60-х годов. Его дизайн подчинен аэродинамике, а потому купе напоминает современные болиды Ле-Мана. Широкий и низкий автомобиль кажется распластанным по земле. У него каплевидный профиль с вынесенным вперед пассажирским отсеком и заостренным "носом". Крупные фары – полностью светодиодные. Огромные воздухозаборники спереди и в боковинах призваны лучше охлаждать двигатель и тормоза. Двери поднимаются вверх, а специальные "кили" ними оптимизируют прохождение воздуха. Выдвижное антикрыло (оно поднимается при 110 км/ч) при замедлении служит аэротормозом. Круглые фонари отлично сочетаются с огромными соплами выхлопной системы.

В основе купе Ford GT лежит карбоновый монокок, в конструкции также широко использованы алюминиевые сплавы. Вот почему немаленький автомобиль (4763 мм в длину, 2004 мм в ширину и 1110 мм в высоту) весит всего 1385 кг. Специально для него разработаны особые 20-дюймовые карбоновые диски с шинами Michelin Pilot Super Sport Cup 2 размером 245/35 ZR20 спереди и 325/30 ZR20 сзади.

В отделке салона сочетаются карбон и алькантара, а стиль оформления весьма лаконичный. Двухспицевый руль приплюснут сверху и снизу, как на болидах Формулы-1. На него вынесены клавиши управления светом фар, стеклоподъемниками, указателями поворотов, а также переключатель настроек шасси. Сразу бросаются в глаза огромные подрулевые переключатели трансмиссии. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, конфигурацию которого можно изменять.

Центральная панель очень компактная, а большую ее часть занимает 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Переключателей здесь совсем немного. Трансмиссионный тоннель и вовсе очень тоненький, а вместо рычага коробки переключения передач – круглый джойстик. Рядом с ним – рычажок электронного стояночного тормоза.

Хотя перед нами дорогое спорткупе, сиденья и рулевая колонка настраиваются вручную, также есть регулировка педального узла. Очень полезная вещь, если учесть, что кресла крепятся к монококу, а потому диапазон их регулировок небольшой. Зато они отлично удерживают спину и при этом в меру комфортабельные. Правда, салон не очень просторный: водитель и пассажир почти касаются плечами, а люди ростом свыше 185 см почувствуют недостаток места над головой.

Багажник и вовсе скромный – всего 11 л.

Комплектация не такая уж и богатая, как для модели подобного класса. Предусмотрены система доступа без ключа, климат-контроль, аудиосистема, спутниковая навигация, камера заднего вида и круиз-контроль.

Прозрачная крышка капота дает возможность разглядеть двигатель Ford GT. Как ни странно, это не типичный американский V8 большого объема, а 3,5-литровый V6 EcoBoost с двумя турбинами. Заводится он большой красной кнопкой и отзывается довольно громким и приятным звуком. Несмотря на малый объем, он развивает 647 л. с. при 6250 об/мин. Пиковые 745 Н • м крутящего момента достигаются при 5900 об/мин, хотя и на малых оборотах тяги достаточно, а турбопауза отсутствует. Мотор очень отзывчивый и под рукой при любых оборотах остается приличный запас мощности. При резком старте помогает технология Launch control: она ограничивает обороты на отметке в 3000 об/мин и борется с пробуксовкой. Разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 160 км/ч – 5,7 с. Максимальная скорость составляет 347 км/ч, то есть это самый быстрый серийный Ford в истории. Преимущество EcoBoost – умеренный (как для таких характеристик) расход топлива – 21,4 л/100 км в городском цикле и 13,1 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи молниеносно и при этом без малейших толчков.

Ford GT очень послушный и маневренный, а его поворачиваемость близка к нейтральной благодаря дифференциалу повышенного трения. Руль с гидроусилителем очень острый и демонстрирует образцовую информативность, а автомобиль мгновенно реагирует на малейший его поворот. Траекторию в повороте можно легко подправить педалью акселератора. Подвеску сложно назвать комфортной, но зато она обеспечивает отличную управляемость. Карбоново-керамические диски гарантируют молниеносное замедление. В спортивном режиме адаптивные амортизаторы становятся еще жестче, а клиренс уменьшается со 120 до 70 мм. Кроме того, в этом случае трансмиссия "держит" более высокие обороты двигателя, а сам мотор становится отзывчивее.

Новый Ford GT уже поступил в производство, причем ежегодно будут выпускать только по 250 купе. Интересно, что сборочное предприятие уже загружено на три года вперед, ведь собрали уже 750 заказов, несмотря на баснословную, как для Ford, цену в 450 тыс. долларов.

Технические характеристики Ford GT	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1385
Длина/ширина/высота, мм	4763/2004/1110
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1694/1661
Клиренс (дорожный просвет), мм	70-120
Объем багажника мин/макс, л	11
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3497
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	647 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	745 при 5900
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/58
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	347
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	21,4
– загородный цикл	13,1
– смешанный цикл	16,8
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	450 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Honda Clarity F

заглядываем в буду

Fuel Cell:
щее

Водородные топливные ячейки – один из вариантов замены дорогостоящих аккумуляторных батарей электромобилей. Они сами вырабатывают электричество, а пополнить запас водорода можно всего за 5-10 минут. Эту технологию разрабатывают преимущественно японские автопроизводители. Первый серийный водородный автомобиль – Honda FCX Clarity, выпущенный ограниченной серией в 2006 году. Он стал своего рода опытной моделью, а полученные наработки использовали при создании второго поколения водородного автомобиля – Honda Clarity Fuel Cell.

Новый Honda Clarity Fuel Cell выглядит не столь необычно, как предшественник, но все равно выделяется в потоке машин. В дизайне преобладают грани и углы. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Светодиодные фары выполнены С-образными, а сверху их прикрывают хромированные "брови", которые образует тоненький молдинг. Передний бампер дополнен аккуратным воздухозаборником. Боковины выполнены рельефными и дополнены "жабрами", а задние колеса прикрыты аэродинамическими накладками. Как и у предшественника, задняя часть немного приподнята, а стекло состоит из двух секций и разделяется спойлером. По краям кузова размещены крупные фонари.

Специально для Honda Clarity создана особая платформа. По размером автомобиль сопоставим с седаном Honda Accord – достигает 4915 мм в длину, 1875 мм в ширину и 1475 мм в высоту при колесной базе в 2750 мм. Базовая комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски. В конструкции использованы легкие сорта стали, алюмниевые сплавы и композитные материалы, но масса автомобиля се равно немаленькая – 1800 кг.

В отделке салона использованы экологически чистые материалы – синтетические кожа и замша. Трехспицевое рулевое колесо и часть переключателей знакомы по тому же Honda Accord. Панель приборов – цифровая: все показания выведены на несколько дисплеев. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Большую часть компактной центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной и навигационной систем. Среди прочего, он способен показывать водородные заправки на карте. Также предусмотрен индикатор работы силовой установки. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но мелковаты. Селектор трансмиссии выполнен в виде набора кнопок, а рядом – небольшой рычажок стояночного тормоза.

Передние сиденья Honda Clarity Fuel Cell комфортабельные и неплохо удерживают спину. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, да и у водительского кресла довольно широкий диапазон регулировок. Водителя и переднего пассажира разделяет высоквысокая центральная консоль, на которой установлен широкий подлокотник с боксом внутри. Обзор на-

зад затруднен из-за разделенного стекла, хотя спасает камера заднего вида.

На втором ряду пространство сопоставимое с моделями D-класса. Однако центральный пассажир будет стеснен из-за слишком высокого тоннеля. Объем багажника небольшой 334 л и, к тому же, пол там неровный – со ступенькой. Это продиктовано компоновкой водородного бака.

Honda Clarity Fuel Cell неплохо оснащен – система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, подогрев сидений, аудиосистема, адаптивный круиз-контроль, датчики света и дождя, 7 подушек безопасности, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Компактный электромотор развивает 177 л. с. и обладает крутящим моментом в 300 Н•м уже с первых оборотов. Автомобилю этого вполне хватает и тяги достаточно, чтобы, например, непрнужденно совершить обгон на трассе. Honda Clarity демонстрирует неплохую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с, а с 50 до 80 км/ч – всего за 3,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 170 км/ч. Мотор работает фактически бесшумно.

Электричество вырабатывается в топливных ячейках путем электрохимической реакции водорода. Двух баков водорода (суммарно это 5 кг) достаточно, чтобы проехать около 650 км. К слову, заправить полный бак водорода в США можно за 30 долларов, а процедура займет несколько минут.

Запас хода, к слову, больше, чем у главного конкурента Toyota Mirai. Выхлоп содержит только водяной пар. При надобности Honda Clarity Fuel Cell можно превратить в подобие электростанции и запитать электричеством целый дом. Это пригодится, например, при отключениях света, которые бывают и на Западе. Кстати, силовая установка очень компактная: электромотор и топливные ячейки вместе занимают не больше места, чем бензиновый V6.

В управлении водородный Honda мало чем отличается от моделей с двигателями внутреннего сгорания. У него неплохое сцепление с дорогой и орошая курсовая устойчивость. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать благодаря удачному распределению веса и малому центру тяжести. На больших скоростях в салоне очень тихо. Разве что замедляется автомобиль не столь быстро, как хотелось бы. Причина – система регенеративного торможения, настроенная не лучшим образом.

Популяризации Honda Clarity Fuel Cell мешает очень малое количество водородных заправок. Вот почему автомобиль пока продают только в Японии, Германии. Дании и одном штате США – Калифорнии. Именно там уже есть необходимая инфрасткруктура. Цена Honda Clarity составляет от 58 500 долларов, автомобиль также сдают в лизинг за 369 долларов в месяц. Однако ситуация улучшается и вскоре водородный автомобиль планируют предложить и в других странах.

SRS
AIRBAG

68
MAP
AUDIO
SOURCE
7:44
72
Ready to Navigate
NE

Технические характеристики Honda Clarity	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1800
Длина/ширина/высота, мм	4915/1875/1475
Колесная база, мм	2750
Колея передняя/задняя, мм	1535/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	334
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 0 – 3500
Топливо/емкость бака, л	Водород/140
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст.
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, 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, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	170
Дальность пробега, км	650
Стоимость автомобиля (в США), долларов	58 500
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

McLaren 72

новый уровень

OS:

За последние шесть лет компания McLaren совершила настоящий скачек и в десятки раз увеличила объемы производства. Кузнецом успеха марки стало купе McLaren 12C, показанное в 2011 году. Именно оно стало основателем целой новой линейки моделей. Автомобиль постоянно модернизировали и сменили название на McLaren 650S. Теперь же пришло время для смены поколений и представлен новый McLaren 720S.

Купе McLaren 720S – первая модель в новом фирменном стиле. Он выглядит более ярко и заметно, чем предшественник. Автомобиль сохраняет характерный силуэт со сдвинутым вперед салоном и "акульим носом", да и фирменные поднимающиеся вверх двери остались. Однако линии кузова стали элегантнее и стремительнее. Тоненькие фары – адаптивные и со светодиодной оптикой, а под ними находятся небольшие воздухозаборники радиаторов. Кстати, на боковинах вентиляционных отверстий нет: воздух поступает к двигателю по специальным каналам, проложенным внутри дверей. Крыша теперь прозрачная, как и крышка капота двигателя. Задняя часть выглядит более традиционно, по меркам McLaren: тоненькие фонари, высоко посаженные выхлопные трубы и выдвижное антикрыло, которое при замедлении превращается в аэротормоз.

В основе McLaren 720S лежит полностью новый карбоновый монокок повышенной жесткости. Благодаря ему автомобиль стал еще и легче на 18 кг – 1283 кг. Это при этом, что купе подросло до 4543 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1196 мм в высоту.

Доступ в салон облегчен, ведь дверные проемы стали шире, а пороги понизили. Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон, а пластик найти очень трудно. Передняя панель обволакивает водителя. Руль с плоским ободом поражает полным отсутствием каких-либо кнопок на нем. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Его конфигурацию можно изменять, а в трековом режиме он складывается и оставляет водителю только тоненький монитор спидометра и тахометра.

Очень узкая центральная панель McLaren 720S повернута к водителю и очень тонкая. Большую ее часть занимает 8-дюймовый сенсорный дисплей. Он управляет множеством функций, в том числе, и климат-контролем. Поэтому переключателей и клавиш здесь осталось немного. В частности, здесь находятся переключатели режимов трансмиссии и красная кнопка запуска двигателя. За панелью появилась ниша для мелкой поклажи. Карманы в дверях увеличены и теперь запираются.

У рулевой колонки увеличен диапазон регулировок. Спортивные сиденья не только обладают образцовой боковой поддержкой, но и очень комфортабельные. Они получили подогрев и регулируются с помощью электропривода, но его кнопки находятся в неудобном месте и к ним приходится тянуться. Посадка, конечно же, низкая, но обзорность при этом улучшена благодаря очень тоненьким стойкам крыши.

За креслами находится 210-литровый отсек для багажа. Еще один багажник – 150-литровый – расположен в передней части McLaren 720S.

Система доступа без ключа, электропакет, климат-контроль, камера заднего вида, мощная аудиосистема – все это имеется в арсенале McLaren 720S. Среди

опций есть система телеметрии, как в Формуле 1. Она записывает все основные параметры авто – скорость, время прохождения круга по гоночной трассе, боковое ускорение, время разгона до 100 км/ч. Она включает и специальный видеорегистратор. Все эти данные можно скачать на флешку и изучить затем на компьютере.

Крышка двигателя снабжена светодиодной подсветкой. Этот V8, кстати, полностью новый. Его рабочий объем вырос до 4,0 л, установлены более современные турбины, поршни и коленвал. Обозначение 720S указывает на мощность – 720 л. с. при 7500 об/мин. Характер турбомотора очень нетипичный: он высокооборотистый и быстро раскручивается до максимальных 8500 об/мин. Пиковые 770 Н•м крутящего момента достигаются только при 5500 об/мин. Впрочем, это не значит, что на малых оборотах тяги не хватает. Турбоямы почти нет и двигатель очень отзывчив. Он на удивление тихий, а громким становится только с опционным спортивным выхлопом. Система Launch control препятствует пробуксовке при старте, что дает возможность разгоняться до 100 км/ч за 2,9 с, а до 200 км/ч – за 7,8 с. Максимальная скорость составляет 341 км/ч. При этом автомобиль экономичнее предшественника – расходует всего 16,5 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Шасси купе McLaren 720S очень сбалансировано и хорошо настроено. Поворачиваемость близка к нейтральной даже без дифференциала повышенного трения – его роль выполняет функция системы стабилизации ESP. Сцепление с дорогой очень хорошее и сорвать заднюю ось в занос очень трудно. Хотя для любителей заноса есть функция Variable Drift Control со специальным режимом езды. Руль оснащен гидроусилителем, а потому оно острое (2,5 оборота от упора до упора) и демонстрирует образцовые точность и информативность. Удивляет, что езда очень комфортабельная – на уровне седанов бизнес класса. Крены кузова при этом минимальны. Это заслуга специальных адаптивных амортизаторов, соединенных диагонально трубками, по которым перетекает рабочая жидкость. Такая схема позволила отказаться от стабилизаторов поперечной устойчивости. В салоне очень тихо на больших скоростях. Также радуют карбоново-керамические тормоза диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади. Для остановки со 100 км/ч понадобится всего 29,7 м.

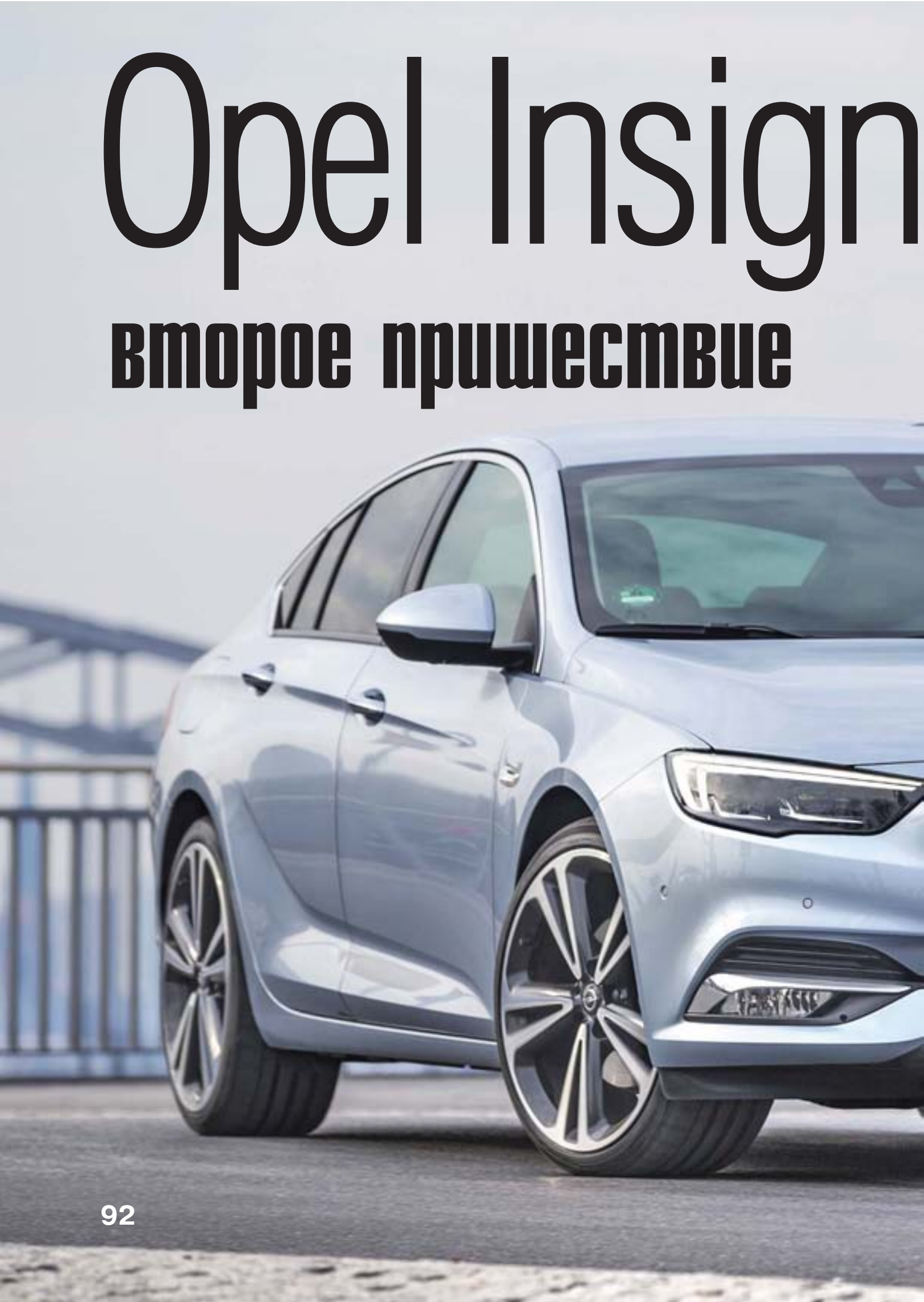
Новый McLaren 720S уже доступен под заказ по цене от 247 тыс. евро. Не так уж и много, учитывая его характеристики. К слову, спорткупе на удивление несложное в эксплуатации. Так, его периодичность техобслуживания – 20 тыс. км.

Vehicle info
No messages
Trip (since start)
50.0 mi
40 min
25.0 mpg
40 mph
Odometer
3000 mi
Navigation
20°
MPH
720S

Технические характеристики McLaren 720S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1283
Длина/ширина/высота, мм	4543/1930/1196
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1656/1583
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	150+210
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	770 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	341
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	16,5
– загородный цикл	7,4
– смешанный цикл	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	247 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Opel Insign

второе пришествие



ia:

Opel Insignia первого поколения в 2008 году пришел на смену хорошо известной у нас модели Vectra. Одной лишь сменой названия дело не обошлось, автомобиль сменил свой образ. Это оценили почти миллион покупателей, выбравших Opel Insignia. Теперь пришло время для нового поколения модели.

Отныне предлагают лифтбэк и универсал, а вот седана не будет. Новый Opel Insignia возмужал и стал серьезнее на вид. Его боковины теперь более профилированы, а пропорции изменились – капот стал длиннее. Вместе с тем, автомобиль все равно сохраняет стремительную аркообразную форму крыши. Фирменная широкая решетка радиатора напоминает улыбку и украшена хромированным молдингом с логотипом марки. По бокам от нее – продолговатые фары с Г-образными ходовыми огнями. Впервые за доплату оптика может быть полностью светодиодной и с активной матрицей. Стандартными теперь являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 20 дюймов. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова сзади расположены крупные фонари.

В основе лежит полностью новая платформа. Главное ее преимущество – использование алюминиевых сплавов в конструкции. В частности, из них изготовлен капот. Это позволило облегчить Opel Insignia сразу на 175 кг, хотя при этом длина лифтбэка выросла до 4897 мм, а колесная база – до 2829 мм. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26.

В салоне улучшены материалы отделки, а компоновка выполнена в духе младшего брата Opel Astra. Передняя панель теперь по форме напоминает распростертые крылья. Рулевое колесо стало компактнее, а его обод выполнен плоским снизу. В более дорогих версиях приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь значительно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. Также увеличили в размерах перчаточный ящик, карманы в дверях и бокс в подлокотнике.

У рулевой колонки изменяются высота и

глубина, достаточно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Посадка за рулем стала немного ниже, но обзорность от этого не пострадала. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они теперь могут быть дополнены не только электроприводом и подогревом, но и вентиляцией и функцией массажа. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду стало значительно больше места для ног, но покатая линия крыши немного уменьшила пространство над головой, что ощутят рослые пассажиры. Зато салон стал шире в районе плеч, поэтому троим взрослым сзади удобнее. Объем багажника несколько меньше, чем у предшественника – 490 л.

Базовое оснащение расширено и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, датчик света, аудиосистему, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самой дорогой версии Elite добавлены кожаный салон, двухзонный климат-контроль, светодиодные фары, датчик дождя, подогрев руля, передних и задних сидений, навигационная система, Wi-Fi. Список опций пополнили камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

На первых порах на выбор предложат шесть двигателей. Новый 1,5-литровый бензиновый турбомотор доступен в версиях на 140 и 165 л. с. У него бодрый нрав и он быстро набирает обороты. У более мощного варианта максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны при 2000-4500 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. "Четверка" работает очень тихо и без вибраций. Разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость – 222 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,5 л/100 км, а в загородном – 5,8 л/100 км.

Самый мощный вариант оснащен проверенным 2,0-литровым 260-сильным турбомотором. Он более тяговит, ведь максимальный крутящий момент достигает 400 Н·м при 2500 об/мин. Этот двигатель работает более плавно, чем 1,5-литровый. Динамика также лучше – 7,3 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Правда, и "аппетит" побольше – 11,2 л/100 км в городе и 7,1 л/100 км – на трассе.

Если экономия на первом месте, то следует обратить внимание на турбодизели. Моторы объемом 1,6 л (110 и 136 л. с.) расходуют около 5 л/100 км в городе, но не всегда справляются с большим автомобилем. Гораздо лучше себя проявляет 2,0-литровый 170-сильный двигатель. У него приличный крутящий момент в 400 Н·м. Такой лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 223 км/ч. В городском цикле он расходует 6,7 л/100 км, а на шоссе – 4,3 л/100 км.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно и быстро. Более мощные версии получили полный привод.

Полноприводные модификации демонстрируют лучшее сцепление с дорогой, а система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска стала мягче, что улучшило комфорт езды. Разве что с опционными 20-дюймовыми дисками выбоины серьезно ощутимы. Но в этом случае за доплату доступны адаптивные амортизаторы. Руль точный и довольно тяжелый, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне стало тише.

Новый Opel Insignia уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 26 тыс. евро. Вскоре линейку расширит заряженная версия OPC и вседорожный вариант Country Tourer.

Технические характеристики Opel Insignia				
Тип кузова	лифтбэк			
Количество дверей/мест, шт..	5/5			
Снаряженная/полная масса, кг	1440/2015	1649/2245	1503/2070	1582/2185
Длина/ширина/высота, мм	4897/1863/1455			
Колесная база, мм	2829			
Колея передняя/задняя, мм	1607/1610			
Клиренс (дорожный просвет), мм	140			
Объем багажника, л	490/1450			
Диаметр разворота, м	11,8			
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1490	1998	1598	1956
Тип	Бензиновый с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4			
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2			
Макс. мощность, л. с. при об/мин	165 при 5500	260 при 5300	136 при 3500	170 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 2000-4500	400 при 2500	320 при 2000	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62		ДТ/62	
Трансмиссия				
Тип привода	Передний или полный			
Коробка передач	8-ст. автоматическая			
Ходовая				
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR			
Количество подушек безопасности, шт.	6			
Размер шин	215/60 R17			
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	7,3	10,9	8,9
Максимальная скорость, км/ч	218	250	203	223
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	7,5	11,2	6,1	7,4
– загородный цикл	5,3	7,1	4,5	4,5
– смешанный цикл	6,1	8,6	5,1	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	26 000 – 38 000			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			

Volvo V90 Cross Country:

альтернатива вседорожнику

Универсалы – своеобразная "фишка" Volvo, они стали популярными еще в 60-е годы прошлого века. Конечно, в наши дни покупатели все чаще отдают предпочтение вседорожникам, ведь они почти столь же просторны, но при этом обладают неплохой проходимостью. Впрочем, у Volvo есть альтернатива: с 1997 году в линейке шведской марки присутствуют универсалы повышенной проходимости Cross Country. Двадцать лет назад Volvo стояла у истоков этого сегмента, а к юбилею линейку вседорожных универсалов подготовили новый Volvo V90 Cross Country.

Вседорожный универсал Volvo V90 Cross Country – один из представителей нового фирменного стиля марки. Автомобиль выглядит по-скандинавски сдержано. У него короткие свесы кузова и высокая оконная линия, а также малые углы наклона стоек крыши. Впрочем, отдельные детали все же обращают на себя внимание. Продолговатые фары с адаптивной светодиодной оптикой украшены Т-образными ходовыми огнями, названными за характерную форму молотом Тора (в честь бога из скандинавской мифологии). Универсал также получил особую черную решетку радиатора, которая традиционно перечеркнута диагональной балкой с логотипом марки. Есть и традиционные атрибуты моделей повышенной проходимости: бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками, а клиренс увеличен сразу на 65 мм (до 210 мм). Легкосплавные 19-дюймовые диски "обуты" в высокопрофильные шины размером 235/50 R19. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а задние стойки крыши подчеркнуты изогнутыми фонарями.

Volvo V90 Cross Country – автомобиль немаленький, достигает 4939 мм в длину, 1879 мм в ширину и 1543 мм в высоту, а его колесная база составляет 2941 мм. Тестируемая дизельная версия весит 1966 кг.

В отделке салона Volvo V90 Cross Country сочетаются кожа и полированный алюминий. Внутри также господствует лаконичный шведский стиль. На трехспицевом рулевом колесе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Оно мультифункциональное – с клавишами управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. Его конфигурацию можно менять: например, вывести между циферблатами приборов карту навигационной системы. Данные также могут проецируются на лобовое стекло.

Практически на всю центральную панель занимает 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Принцип его работы позаимствован у планшетов и заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому клавиш здесь осталось немного – всего восемь и все они относятся к блоку аудиосистемы.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом с памятью настроек. Среди прочего, можно отрегулировать длину подушки и поясничный подпор. Также в тестируемой версии Inscription предусмотрены подогрев, вентиляция и функция массажа. Сами сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. Посадка за рулем – высокая, но пониже, чем во вседорожниках. Вкупе с тоненькими стойками крыши это обеспечивает неплохую обзорность и позволяет быстро привыкнуть к габаритам немаленького автомобиля. Вместе с тем, присутствуют и камеры кругового обзора.

Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем, помимо рычага коробки переключения передач, также расположе-

ны подстаканники и подлокотник с немаленьким боксом внутри. К слову, отделений для мелочи не так уж и много – перчаточный ящик, карманы в дверях и спинках передних кресел.

Вседорожный универсал Volvo просторный внутри и на втором ряду вполне достаточно места для ног и над головой для пассажиров ростом 185 см. Салон достаточно широкий, чтобы сзади поместилось трое взрослых, хотя сидящему по центру мешает высокий тоннель. У задних пассажиров – свой блок переключателей климат-контроля.

Главное преимущество Volvo V90 Cross Country перед вседорожниками – огромный багажник. Его объем составляет 560 л, а если сложить задние сиденья, то возрастает до внушительных 1953 л. В последнем случае можно перевозить грузы длиной до 2 м. В багажнике есть 12-вольтная розетка и подпольное отделение. Погрузочная высота небольшая, а пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием – реагирует на движение ногой под бампером.

Богатая комплектация Inscription подразумевает наличие системы бесключевого доступа, электропакета, четырехзонного климат-контроля, датчиков света и дождя, аудиосистемы Alpine с 10 динамиками, связи Bluetooth,навигационной системы, Wi-Fi, адаптивного круиз-контроля с системой полуавтономного движения Pilot Assist (она способна без вмешательства водителя удерживать автомобиль в пределах полосы движения и тормозить перед препятствиями). Традиционно для Volvo особенно важна безопасность, поэтому установлены 7 надувных подушек, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Двигатель заводится не кнопкой, а поворотом специального переключателя на трансмиссионном тоннеле. Тестируемый автомобиль был оснащен 2,0-литровым 235-сильным турбодизелем с двумя турбинами. Мотор дополнен необычным насосом, закачивающим дополнительный воздух из специальной емкости в камеру сгорания. Результат – отсутствие турбоямы и отличный подхват с малых оборотов. Тяги вполне достаточно, ведь максимальные 480 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Однако раскручивать турбодизель не стоит: после 3000 об/мин, он уже не столь способный. Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с, а максимальная скорость составляет 225 км/ч. "Четверка" довольно-таки громкая даже на малых оборотах, но работает без вибраций. Под стать – и плавная работа 8-ступенчатого "автомата". Заявленный расход топлива – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном. Хотя приблизиться к этим цифрам можно разве что в режиме Eco, в котором существенно уменьшена отзывчивость мотора на нажатие педали акселератора.

На несложном бездорожье новый Volvo V90 Cross Country отлично себя чувствует. Помимо полного привода и высокого клиренса есть еще специальный вседорожный режим Off-Road, изменяющий настройки двигателя и трансмиссии. Предусмотрена и технология Hill Descent Control, ограничивающая скорость на крутом спуске.

Длинноходая подвеска уверенно "глотает" неровности как на грунтовке, так и на асфальте. Автомобиль комфортабельный даже с 19-дюймовыми колесами. При этом универсал Volvo не слишком кренится в поворотах. Следует отметить, что задняя подвеска тестируемого автомобиля – с пневмоэлементами, что способствует плавности езды. Руль точный и довольно-таки тяжелый, а еще у него вполне неплохая обратная связь. Можно выбрать спортивный режим и сделать его острее, но семейному универсалу это не особо нужно. Тем более, что в скоростных виражах недостаточная поворачиваемость очень ощутима. Шумоизоляция салона хорошая и на больших скоростях сторонние звуки не беспокоят. Тормоза Volvo обеспечивают тяжелому автомобилю надлежащее замедление.

Купить универсал Volvo V90 Cross Country в Украине можно по цене от 51 тыс. евро. Стоимость 235-сильной дизельной версии Inscription составляет 58 402 евро, то есть 1 690 212 гривен.

VOLVO

VOLVO
V90
D5
CROSS COUNTRY

20°C
15:12
0
VOLVO

15:12
Навигация
Медиа / FM-радио
95.4 MHz
HIT FM
Телефон
Выполняется подкл. телефона...
Погода
Соедин-е...
CLEANZONE
23°C
AUTO
21°C
P R N D

Технические характеристики Volvo V90 Cross Country	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1966/2440
Длина/ширина/высота, мм	4939/1879/1543
Колесная база, мм	2941
Колея передняя/задняя, мм	1652/1643
Клиренс (дорожный просвет), мм	210
Объем багажника, л	560/1526
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1969
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	235 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	480 при 1750-2250
Топливо/емкость бака, л	Дт/60
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSTC, HDC
Количество подушек безопасности, шт	7
Размер шин	235/50 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	225
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	6,1
– загородный цикл	4,9
– смешанный цикл	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	1 690 212
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Вседорожники для бетонных джунглей

Fiat 500X

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

Opel Mokka X

Фары Opel Mokka X украшены изогнутыми ходовыми огнями

Toyota C-HR

Узкая решетка радиатора Toyota C-HR сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

Компактные вседорожники серьезно прибавили в популярности за последние годы. Эти небольшие автомобили как нельзя кстати в городе. Они не занимают много места на парковке, высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати зимой. Время от времени на рынке появляются и новые модели этого класса. Совсем недавно в Украине появился первый вседорожник Fiat 500X, а теперь стартуют продажи Toyota C-HR. В то же время, обновлен еще один представитель этого класса – Opel Mokka.

Fiat 500X в выглядит очень ярко и необычно. 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, а в нижней части кузова предусмотрен пластиковый обвес. "Плечи" задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Овальные фонари дополнены серебристыми ободками.

Opel Mokka известен с 2012 года, а при обновлении получил букву "X" в названии. В его внешнем виде по-прежнему господствуют плавные линии. Новая решетка радиатора украшена хромированным молдингом с логотипом Opel. Продолговатые фары украшены Г-образными ходовыми огнями. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Оконная линия вседорожника клиновидная, а крылья раздуты. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло Mokka X панорамное, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие изогнутые фонари растянуты на "плечи" задних крыльев.

Toyota C-HR смотрится стремительно в профиль благодаря аркообразной форме крыши и чем-то даже напоминает купе. Усиливают впечатление спрятанные в стойках ручки задних дверей. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Крупные раскосые фары растянуты на крылья. У вседорожника мускулистые расширенные колесные арки, высокая оконная линия и профилированные боковины. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером. Ширину задней части подчеркивают изогнутые фонари.

Toyota самый крупный в тройке – достигает 4360 мм в длину против 4278 мм у Opel и 4273 мм у Fiat. У него же и самая большая колесная база – 2640 мм тогда, как у 500X – 2570 мм, а у Mokka X – 2555 мм. Итальянский автомобиль весит 1430 кг немецкий – 1340 кг, а японский – 1535 кг.

В салоне Fiat 500X просматриваются черты классического стиля 500-ой серии. Пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого ру-

Fiat компактнее соперников – 4273 мм мм

Opel привлекает стремительным клиновидным профилем

Toyota самый крупный в тройке – 4360 мм

Фонари 500X украшены хромированными ободками

Фонари Mokka X растянуты на крылья

На крыше C-HR установлен немаленький спойлер

левого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место 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, а у водительского кресла есть электропривод. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Пластик во внутренней отделке Opel несколько лучше, чем у соперников. Внутри заметно достаточно много хромированных накладок. Передняя панель Mokka X – полностью новая, она выполнена в стиле хетчбэка Opel Astra K. Комбинация приборов также заменена. Циферблаты спидометра и тахометра новые и избавились от глубоких колодцев. Между ними размещен более современный цветной дисплей бортового компьютера, а также установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На широкой наклоненной центральной панели установлен новый 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему стало значительно меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья мягкие, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. Они оснащены подогревом, как и рулевое колесо. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность при парковке.

Салон Toyota выглядит очень неординарно. Пластик в отделке имитирует поверхность алмаза, а через переднюю панель и дверные карты проходит синяя светодиодная полоса. Присутствуют и многочисленные черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое и обшито кожей. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового компьютера. Ассиметричная центральная панель сверху увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком тесно сгруппированы, а некоторые из них – довольно мелкие. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок по высоте. Сиденья мягкие и обладают неплохой поддержкой в районе поясницы, предусмотрен и подогрев. Водителя и пассажира разделяет

высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Обзорность назад не очень хорошая из-за маленького стекла.

На втором ряду больше всего места для ног в C-HR, а вот в 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Jeep щедрое пространство над головой, а вот в Toyota задние пассажиры будут стеснены. В Opel салон самый широкий, поэтому троим сзади комфортнее. Mokka X также обладает самым вместительным багажником – 356 л против 297 л – у C-HR и всего 245 л – у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1372, 720 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Fiat 500X Cross Mid, Opel Mokka X 1,4 Innovation и Toyota C-HR 1,2 Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, датчиками света и дождя, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Mokka X и 500X также оснащены круиз-контролем и парктроником, а у Opel есть еще и камера заднего вида. Fiat же получил систему доступа без ключа. У "итальянца" 6 подушек безопасности тогда, как у "немца" – 4, а у "японца" – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями. Мотор Fiat 500X объемом 1,4 л развивает 140 л. с. при 5000 об/мин. "Четверка" бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальные 250 Н•м крутящего момента доступны при 2500 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. Отчасти благодаря ей Fiat демонстрирует хорошую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 200 км/ч. Расход топлива у него побольше, чем у соперников: 8,5 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Двигатель Opel Mokka X также имеет рабочий объем 1,4 л и развивает 140 л. с. Однако он более тяговит на малых оборотах. Максимальные 200 Н•м крутящего момента доступны при 1850-4900 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Вот почему вседорожник ощутимо медленнее Fiat: разгоняется до 100 км/ч за 10,9 с и достигает 191 км/ч. При этом расход топлива относительно небольшой – 8,7 л/100 км в городе и 5,7 л/100 км – на шоссе. Такого результата добились благодаря технологии Start/Stop, глушащей двигатель при остановках. Также для модели у нас доступны 1,6-литровые дизели мощностью 110 и 136 л. с.

Под капотом Toyota C-HR установлен турбомотор меньшего объема – 1,2 л. Мощность, соответственно, тоже поменьше – 116 л. с. при 5200 об/мин. Он обладает весьма резвым характером и быстро

Приборы Fiat помещены в отдельные колодцы

Передняя панель Opel выполнена обволакивающей

Ассиметричная центральная панель Toyota увенчана 8,0-дюймовым дисплеем

Сзади в 500X больше всего места над головой

Салон Mokka X не слишком широкий в районе плеч

В C-HR немного места над головой

набирает обороты. Конечно, тяги у него поменьше, чем у двигателей соперников. Но зато максимальный крутящий момент в 185 Н•м доступен при очень низких 1500 об/мин. "Четверка" работает довольно плавно, хотя и громкая. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 180 км/ч. Хотя динамика хуже, чем у соперников, зато расход топлива самый маленький В городском цикле он составляет 8,1 л/100 км, а на трассе – 5,7 л/100 км. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо настроен и подбирает как можно более низкие обороты двигателя.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Дорожный просвет приблизительно одинаковый – 180 мм, поэтому автомобили увереннее чувствуют себя на легком бездорожье.

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.

Opel также неплох в управлении и не слишком кренится в поворотах. Его подвеска довольно-таки жесткая, несмотря на 16-дюймовую резину (у Toyota, например, колеса 17-дюймовые). Поэтому на дорогах плохого качества комфорт езды страдает. Руль Mokka X довольно точный и при этом остается легким, однако немного больше информативности ему не помешало бы. Вседорожник уверенно держит траекторию да и сцепление с дорогой у него на высоте. При езде по шоссе со скоростью 120 км/ч в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Toyota самый комфортный из трех вседорожников. Его подвеска легко поглощает дорожные неровности и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены кузова в поворотах относительно небольшие благодаря невысокому центру тяжести. Рулевое управление точное и довольно информативное. На извилистых дорогах C-HR ведет себя не хуже хетчбэков С-класса. Шумоизоляция салона весьма неплохая, хотя ветер и шины на больших скоростях все же слышны. Кроме того, у Toyota самый маленький диаметр разворота – 10,4 м против 10,9 м – у Opel и 11,1 м – у Fiat.

Opel Mokka X 1,4 Innovation самый доступный в тройке – 672 500 гривен, его преимуществом является также богатое оснащение. Fiat 500X 1,4 Cross Mid оценен в 740 тыс. гривен и привлекает богатым оснащением. Toyota C-HR 1,2 Active стоит 765 тыс. гривен и отличается экономичностью.

Багажник Fiat самый маленький – 245 л

Объем багажника Opel – 356 л

У Toyota в распоряжении 297 л

Технические характеристики			
Модель	**Fiat 500X**	**Opel Mokka X**	**Toyota C-HR**
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1340	1535
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4278/1777/1658	4360/1795/1570
Колесная база, мм	2570	2555	2640
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1540/1540	1570/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	180	180
Объем багажника мин/макс, л	245/910	356/785	297/720
Диаметр разворота, м	11,1	10,9	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1364	1197
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	140 при 5500	140 при 6200	116 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 2500	200 при 1850	185 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/53	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	215/55 R16	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	10,9	11,4
Максимальная скорость, км/ч	200	191	180
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,5	8,7	7,6
– загородный цикл	5,7	5,7	5,7
– смешанный цикл	6,7	6,8	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	740 000	672 000	765 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Поединок хетчбэков С-класса

Mazda 3

Широкая решетка радиатора Mazda 3 похожа на улыбку

Opel Astra

Треугольные фары Opel Astra дополнены ходовыми огнями

Volkswagen Golf

Узкая решетка радиатора Volkswagen Golf сочетается с продолговатыми фарами

Автомобильный С-класс сформировался в середине 70-х, а у его истоков стоял Volkswagen Golf. Конечно, с того времени ситуация радикально изменена. Этот автомобильный сегмент серьезно расширился, а количество выпускаемых моделей выросло в разы. Ежегодные продажи исчисляются миллионами машин, да и конкуренция там сильная. У обновленного Volkswagen Golf седьмого поколения появились серьезные соперники в лице модернизированного Mazda 3 и нового Opel Astra.

Mazda 3 третьей генерации появился в начале 2012 года, а недавно был немного освежен. Он отличается весьма динамичным стилем с длинным капотом, аркообразной формой крыши и слегка приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора изменена, но по-прежнему по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые передние крылья. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Заднее стекло выполнено панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Расширенные" плечи" Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Новый Opel Astra K с прошлого года поступил в продажу в Украине. Он преобразился внешне и стал ярче на вид. Узкая решетка радиатора дополнена хромированной вставкой. Треугольные фары дополнены С-образными светодиодными ходовыми огнями. Большой угол наклона лобового стекла и аркообразная форма крыши делают профиль стремительным. Капот и боковины стали профилированными, а задние стойки окрашены в черный цвет (это создает эффект отделения крыши от автомобиля). Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а расширенные задние крылья подчеркнуты Г-образными фонарями.

Volkswagen Golf VII только-только прошел обновление. Автомобиль сохраняет строгий внешним вид и характерный двухобъемный профиль. Измененная узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными С-образными светодиодными лампами дневного света. Передний бампер украшен увеличенным воздухозаборником. Капот и боковины рельефные, а колесные арки немного раздуты. На верхней кромке пятой двери находится спойлер. Заднюю часть хетчбэка визуально расширяют крупные трапециевидные фонари.

Mazda несколько крупнее соперников – достигает 4465 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Opel эти показатели составляют 4370 и 2662 мм, соответственно. Длина Volkswagen – 4255 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Golf самый легкий в этой тройке: он весит 1215 кг, Mazda 3 – 1240 кг, а Astra – 1273 кг.

В салоне Mazda 3 господствует спортивный дух. В отделке присутствуют серебристые накладки "под алюминий" и даже вставки, имитирующие карбон. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой

Боковины Mazda – рельефные

Opel тяжелее соперников – 1273 кг

Volkswagen самый легкий – 1215 кг

Панорамное заднее стекло Mazda 3 сверху прикрыто спойлером

По краям кузова Astra установлены Г-образные фонари

Ширину задней части Golf подчеркивают продолговатые фонари

диаметр и обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По бокам от него установлены два цветных дисплея. К широкой центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько мелковаты, поэтому требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хоть и не самые мягкие. Предусмотрена функция их подогрева. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзорность назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

Салон Astra декорирован тканью и кожей, здесь немало черных лакированных накладок и вставок "под алюминий". У компактного рулевого колеса стреловидная ступица. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы с хромированными ободками и дополнены нежно-голубой подсветкой. Между ними – экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы IntelliLink. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они весьма крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла мягкие и комфортабельные. Между ними размещен немаленький подлокотник, который немного мешает при переключении передач. Зато внутри его – приличное отделение для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла.

Golf внутри отличается лаконичностью. Материалы отделки у него несколько лучше, чем у соперников. В частности, довольно много лакированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса декорирован кожей и выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – индикатор температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней – новый 6,5-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы. Переключатели здесь украшены хромом. Они рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник с боксом. Обзорность в Volkswagen очень хорошая во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног у Mazda, хотя два других хетчбэка не слишком ему уступают. Но в "тройке" и

особенно Astra небольшое пространство над головой, а лидером по этому показателю является Golf. У последнего и салон самый широкий в районе плеч, поэтому троим сзади не так тесно, как у соперников. У него и наиболее вместительный багажник – 380 л против 370 л у Opel и 350 л – у Mazda. Со сложенными задними сиденьями получается 1200, 1210 и 1228 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости Mazda 3 1,5 Touring+, Opel Astra 1,0 Innovation и Volkswagen Golf 1,0 TSI Trendline. Все они получили центральный замок, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, связь Bluetooth, магнитолу, систему стабилизации. У Mazda и Opel предусмотрен климат-контроль, а у Golf – кондиционер. Astra и Mazda 3 также оснащены датчиками света и дождя и легкосплавными дисками, а у Opel, помимо этого, установлены круиз-контроль с ограничителем скорости, парктроник, системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Volkswagen же получил технологию определения усталости водителя и у него целых 9 подушек безопасности, а у соперников – по 6.

Моторы всех трех хетчбэков оснащены непосредственным впрыском топлива. Атмосферный двигатель Mazda объемом 1,5 л развивает 120 л. с. при 6000 об/мин и является самым мощным в тройке. Он высокооборотистый и его необходимо постоянно раскручивать. Максимальные 150 Н•м крутящего момента достигаются при высоких 4000 об/мин. По мере разгона эта "четверка" становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 186 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 7,4 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км. Также Mazda 3 можно выбрать с 2,0-литровым 150-сильным бензиновым двигателем.

Под капотом Astra – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор с мощностью 105 л. с. У него очень задорный характер и он быстро раскручивается. При этом он обладает неплохим крутящим моментом в 170 Н•м при 1800 об/мин. Он довольно громкий на высоких оборотах, а порой и вибрации проявляются. А вот 5-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач работает с толчками. К тому же, она серьезно ухудшает динамику: разгон до 100 км/ч занимает 12,9 с. Максимальная скорость равна 200 км/ч. Зато Opel наиболее экономичный – 5,2 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на трассе. В Украине хетчбэку доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 1,6 л (200 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 95-136 л. с.

У Volkswagen объем двигателя – также 1,0 л. Это новый трехцилиндровый турбомотор, развивающий 110 л. с. при

Тахометр Mazda сочетается с двумя экранами

Приборы Opel помещены в отдельные колодцы

Центральная панель Volkswagen повернута к водителю

У "тройки" самое щедрое пространство для ног сзади

В Astra не слишком много места над головой

В Golf больше всего места над головой

5000 об/мин. Однако, главное ее преимущество – тяга на низких оборотах, ведь максимальные 200 Н•м крутящего момента в распоряжении уже с 2000 об/мин. При этом мотор еще и быстро раскручивается, хотя при этом становится громким. Впрочем, вибрации практически нет. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, пусть и с небольшими толчками на малых скоростях. Зато динамика у Golf – самая лучшая: 9,9 с до 100 км/ч и максимальные 196 км/ч. Автомобиль весьма экономичный – 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – на шоссе. Автомобиль также предложен с бензиновым турбомотором объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 2,0-литровым 150-сильным турбодизелем.

Ходовая Mazda 3 более ориентирована на активного водителя, а улучшить управляемость призвана многорычажная задняя подвеска (у соперников она полузависимая). Рулевое управление довольно острое и точное, а еще наполняется тяжестью на больших скоростях. Но немного больше информативности ему не помешало бы. Хетчбэк очень редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость, а большая колесная база способствует хорошей курсовой устойчивости. Конечно, подвеска несколько жестковата, но зато автомобиль очень мало кренится в поворотах. К тому же, на больших скоростях в салоне становятся отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Astra также стал интереснее в управлении. Его руль сделали точнее, улучшена и обратная связь в околонулевой зоне. А при нажатии кнопки Sport он еще и становится острее. Технология изменения вектора тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска хетчбэка более упругая, чем ранее (но мягче, чем у Mazda), что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато крены кузова в виражах заметно уменьшены. Также немного улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автостраде внутри тише.

Golf демонстрирует уверенную нейтральную управляемость и легко контролируем. Его руль не только очень точный, но и самый информативный из трех хетчбэков. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется электронная система XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска Volkswagen, конечно, традиционно упругая, но комфорт езды остается неплохим и по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. А нежелательные движения кузова в виражах небольшие. Также у немецкого автомобиля самая лучшая шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали.

Volkswagen Golf 1,0 TSI Trendline самый доступный в этой тройке – 563 тыс. гривен. Еще одно его преимущество – хорошая динамика. Mazda 3 1,5 Touring+ стоит 578 000 гривен и привлекает хорошей управляемостью. Opel Astra 1,0 Innovation немного дороже (600 тыс. гривен), а его сильные стороны – экономичность и богатое оснащение.

Объем багажника Mazda – 350 л

У Opel в распоряжении – 370 л

Багажник Volkswagen самый большой – 380 л

Технические характеристики			
Модель	**Mazda 3**	**Opel Astra**	**Volkswagen Golf**
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1240/1835	1273/1815	1215/1720
Длина/ширина/высота, мм	4465/1795/1450	4370/1809/1485	4255/1799/1452
Колесная база, мм	2700	2662	2637
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560	1548/1565	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	140	160
Объем багажника мин/макс, л	350/1228	370/1210	380/1270
Диаметр разворота, м	10,6	11,0	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1496	999	999
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 3	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 6000	105 при 5500	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150 при 4000	170 при 1800-4250	200 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	5-ст. роботизированная	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/60 R16	225/45 R17	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,7	12,9	9,9
Максимальная скорость, км/ч	186	200	196
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	5,2	5,7
– загородный цикл	4,9	3,8	4,3
– смешанный цикл	5,8	4,3	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	578 000	600 000	563 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Небольшие, но семиместные

Kia Sorento

Широкая решетка радиатора Kia Sorento декорирована хромом

Land Rover Discovery Sport

Хромированная решетка радиатора и раскосые фары – черты Land Rover Discovery Sport

Skoda Kodiaq

Продолговатые фары Skoda Kodiaq сочетаются с треугольными "противотуманками"

Далеко не всегда существует потребность в семи местах в салоне. Большинство автомобилей с тремя рядами сидений довольно-таки крупные, что не всегда удобно в городских условиях. Да и о расходе топлива не следует забывать. Впрочем, есть относительно небольшие по размерам семиместные вседорожники с экономичными дизельными двигателями. Среди них – новый Skoda Kodiaq, а также знакомые в Kia Sorento и Land Rover Discovery. Именно о них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Kia Sorento третьего поколения знаком с 2011 года. В его дизайне преобладают плавные линии. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а крупные ксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В бампере заметны широкий воздухозаборник и пластина защиты днища. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия теперь несколько выше. У толстых задних стоек крыши – малый угол наклона. На крыше установлен небольшой спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные прямоугольные фонари.

Land Rover Discovery Sport пришел на смену модели Freelander. Он выглядит гораздо элегантнее предшественника и своими плавными линиями скорее напоминает Range Rover Evoque. В духе Evoque выполнена и передняя часть: узкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В массивном переднем бампере заметны широкий воздухозаборник и металлическая пластина защита днища. Колесные арки расширены, а в крыльях установлены вентиляционные отверстия. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а большие фонари с прозрачными колпаками растянуты на крылья.

Skoda Kodiaq – первый семиместный вседорожник чешской марки и первая модель в новом фирменном стиле. В его внешнем виде преобладают рубленные линии и углы. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по ее центру – "клюв" с логотипом Skoda. Продолговатые фары расположены отдельно от небольших "противотуманок". В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари.

Land Rover несколько компактнее своих конкурентов: его длина равна 4599 мм против 4691 мм у Skoda и 4780 мм у Kia. Kodiaq обладает самой большой колесной базой – 2791 мм тогда, как у Sorento – 2780 мм, а у Discovery Sport – 2741 мм. Чешский вседорожник самый легкий: он весит 1740 кг, британский автомобиль – 1775 кг, а корейский – 1890 кг.

Салон Kia Sorento декорирован кожей, разбавленной серебристыми вставками. Подсветка – ярко-красная. Передняя панель выполнена обволакивающей, а трехспицевое рулевое колесо небольшое. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель. Центральное место занимает

Kia наиболее крупный в тройке – 4780 мм

Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм

Skoda самый легкий из трех вседорожников – 1740 кг

По краям кузова Sorento размещены крупные прямоугольные фонари

Фонари Discovery Sport растянуты на крылья

Пятая дверь Kodiaq – рельефная

большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Рельефная центральная консоль увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Кнопки крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом. Они комфортабельные, но боковая поддержка похуже, чем в двух других авто. Зато предусмотрен подогрев руля и кресел. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за тоненьких стоек.

Отделка салона Land Rover Discovery Sport щедро дополнена алюминиевыми деталями. Рулевое колесо довольно-таки большое, а его обод обшит кожей. Круглый селектор трансмиссии выдвигается из центральной консоли. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Наклоненную центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Предусмотрена функция подогрева кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

В салоне Skoda Kodiaq преобладает строгий стиль, а в отделке присутствуют кожа и алькантара. На передней панели заметны черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Skoda Superb. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и не требуют длительного привыкания. У вседорожника сразу два перчаточных ящика и приличных размеров бокс в подлокотнике с беспроводной зарядкой для смартфонов. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние кресла несколько упругие, но зато отлично удерживают спину. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Высокая посадка за рулем и не очень толстые стойки крыши обеспечивают неплохую об-

зорность во всех направлениях.

На втором ряду автомобилей места для ног и над головой вполне достаточно. У всех трех вседорожников сиденья оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. У Sorento есть еще и подогрев. Салон Kia и Skoda несколько шире, чем у Land Rover, поэтому троим пассажирам комфортнее. Третий ряд Sorento способен поместить взрослых пассажиров, а вот в Kodiaq и Discovery Sport там места немного и комфортнее детям.

В семиместном исполнении объем багажника составляет 142 л у Kia, 195 л у Land Rover и 270 л у Skoda. В пятиместной конфигурации салона он возрастает до 605, 689 и 720 л, соответственно, а в двухместной – до 1662, 1698 и 2065 л, соответственно. Пятая дверь Kodiaq и Sorento снабжена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей с одинаковой стоимостью – Kia Sorento 2,2D Prestige, Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 S и Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Kia и Skoda установлен двухзонный климат-контроль, а у Land Rover – кондиционер. Sorento и Kodiaq также получили парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя, а у Kia есть еще и камера заднего вида. У Skoda и Land Rover – по 7 подушек безопасности, а у Kia – 6. Кроме того, Kodiaq и Discovery Sport оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом Sorento – 2,2-литровый двигатель с самой высокой в тройке мощностью – 200 л. с. Он и наиболее тяговит, ведь максимальный крутящий момент достигает 450 Н•м при 1750 об/мин. Правда, при резком разгоне двигатель довольно громкий. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает без толчков, но не очень быстро. Kia достигает 100 км/ч за 9,6 с и способен развить 203 км/ч. В городском цикле он расходует 7,6 л/100 км, а в загородном – 6,0 л/100 км.

Турбодизель Land Rover также имеет рабочий объем 2,2 л, а его мощность составляет 190 л. с. при 3500 об/мин. Приличный крутящий момент в 420 Н•м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 9-ступенчатый "автомат" работает плавно. Discovery Sport разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и способен развить 188 км/ч. В городе он расходует 7,5 л/100 км, а за городом – 5,5 л/100 км. Автомобиль у нас также можно выбрать со 150-сильной версией этого турбодизеля или 2,0-литровой 240-сильной бензиновой "четверкой".

Skoda оснастили 2,0-литровым турбодизелем мощностью 190 л. с. Он эластичен,

Внутри спидометра Kia находится цветной дисплей бортового компьютера

Круглый селектор трансмиссии Land Rover выдвигается из центральной консоли

Отделка салона Skoda разбавлена черными лакированными вставками

В Sorento – самый просторный третий ряд кресел

Третий ряд сидений Discovery Sport рассчитан на детей

На втором ряду Kodiaq просторно, а вот третий ряд – тесный

но менее тяговит, чем моторы соперников. Пиковый крутящий момент достигает 400 Н•м и доступен с 1750 об/мин. Двигатель работает на удивление тихо и плавно, и даже при резком разгоне не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 8,9 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. При этом расход топлива составляет всего 6,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. У нас также доступен 150-сильный вариант этого двигателя и бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый, а в Kia можно принудительно подключить заднюю ось, заблокировав муфту. Предусмотрена и система помощи на крутом спуске. Land Rover увереннее чувствует себя на бездорожье, да и клиренс у него побольше – 212 мм.

Kia Sorento – самый комфортабельный в тройке. Его подвеска довольно мягкая, но крены в виражах относительно небольшие. Благодаря Torque Vectoring Cornering Control удалось уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление с электроусилителем – точное и наполнено тяжестью, но информативности ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. А вот шумоизоляция похуже, чем у соперников: на больших скоростях отчетливо слышен ветер в районе зеркал заднего вида.

Land Rover Discovery Sport отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Многорычажная задняя подвеска Discovery Sport способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы. Зато шумоизоляция салона очень хорошая.

Подвеска Skoda Kodiaq также довольно упругая, зато автомобиль уверенно чувствует себя в виражах и не кренится. На асфальте полный привод обеспечивает отличное сцепление, а система векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Руль чересчур легкий, хотя довольно точный и очень даже информативный. Шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому на скорости 130 км/ч в салоне тихо.

Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style самый доступный в тройке – 1 048 424 гривны, что отчасти продиктовано украинской сборкой. Он также привлекает экономичностью и большим багажником. Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 S стоит 1 174 200 гривен, а его преимущество – проходимость. Цена Kia Sorento 2,2D Prestige 1 179 500 гривен, а его сильные стороны – вместительность и богатое оснащение.

Объем багажника Kia – 142-1662 л

У Land Rover в распоряжении 195-1698 л

Багажник Skoda самый вместительный – 270-2065 л

Технические характеристики			
Модель	**Kia Sorento**	**Land Rover Discovery Sport**	**Skoda Kodiaq**
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1890	1775	1740
Длина/ширина/высота, мм	4780/1890/1685	4599/1894/1724	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2780	2741	2791
Колея передняя/задняя, мм	1628/1638	1621/1630	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	212	187
Объем багажника мин/макс, л	142/1662	195/1698	270/2065
Диаметр разворота, м	10,9	11,6	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2199	2179	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3800	190 при 3500	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1750-2500	420 при 1750	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/65	Дт/52
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, ESP, HDC
Размер шин	235/60 R18	235/65 R17	235/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6	8,9	8,9
Максимальная скорость, км/ч	203	190	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,6	7,5	6,6
– загородный цикл	6,0	5,5	5,3
– смешанный цикл	6,6	6,2	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 179 500	1 174 200	1 048 424
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Ставка на вместительность

Acura MDX

Фирменный "клюв" Acura MDX сочетается со светодиодными фарами

Ford Explorer

Прямоугольные фары и хромированная решетка радиатора – черты Ford Explorer

Infiniti QX60

Прямоугольная радиаторная решетка Infiniti QX60 сочетается с раскосыми фарами

Раньше вседорожники покупали для покорения бездорожья. Сейчас они вполне могут выполнять роль семейного автомобиля. И даже успешно вытесняют мини-вэны. Полный привод и увеличенный дорожный просвет – также немаловажные преимущества. Но все же у больших семиместных вседорожников приоритетами являются просторные салон и багажник. Среди подобных моделей – Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

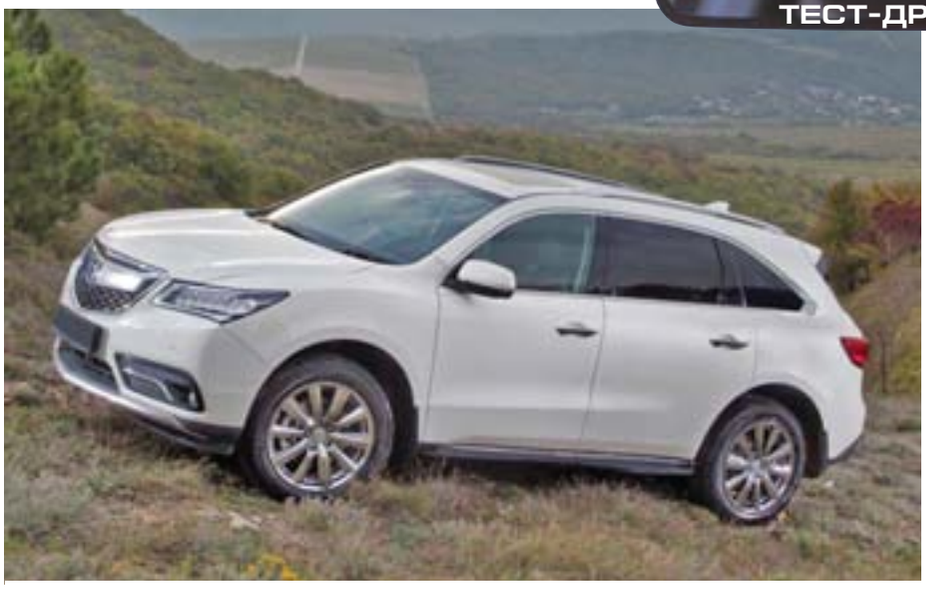
Acura MDX третьего поколения представлен в 2013 году и вскоре в продажу поступит его обновленная версия. В дизайне вседорожника преобладают грани и углы. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв, а с ней сочетаются продолговатые светодиодные фары, похожие на лезвия самурайского меча. 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.

Ford Explorer долгое время был классическим рамным вседорожником, но его новое поколение обрело несущий кузов. Он выглядит весьма атлетично, что заметно по профилированным боковинам и капоту, расширенным колесным аркам. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с прямоугольными фарами. Довольно массивно выглядит передний бампер с широким воздухозаборником. По периметру кузов снизу прикрыт черными защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а Г-образные фонари соединены серебристой полосой.

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 растянуты на крылья и соединены хромированной накладкой.

Ford крупнее соперников – 5037 мм против 4988 мм у Infiniti и 4935 мм – у Acura. А вот колесная база самая большая у QX60 – 2900 мм тогда, как у Explorer она равна 2865 мм, а у MDX – 2825 мм. Более компактный Acura и самый легкий в тройке – 1988 кг против 2120 кг – у Infiniti и 2130 кг – у Ford.

Салон Acura MDX декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Передняя панель напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо выполнено в спортивном стиле. Вместо рычага трансмиссии – набор клавиш. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с



Acura легче соперников – 1988 кг

Ford самый тяжелый – 2130 кг

У Infiniti самая большая колесная база – 2900 мм

На крыше MDX установлен немаленький спойлер

Г-образные фонари Explorer установлены по краям кузова

Узкие фонари QX60 соединены хромированной накладкой

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, подогрев и вентиляция. Электроника регулирует и рулевую колонку. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника и подлокотник с вместительным боксом внутри.

В отделке салона Ford Explorer также преобладает кожа. Передняя панель очень крупная, как и четырехспицевое рулевое колесо. Циферблаты спидометра и тахометра разделены большим цветным экраном. На него выведены показания бортового компьютера и датчика уровня топлива, а также дублируются данные мультимедийной системы SYNC. Основной дисплей SYNC (8-дюймовый, сенсорный) установлен на центральной панели. Он дополнен функцией голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но большинство клавиш очень мелкие. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Кроме того, предусмотрена регулировка педального узла. Сами сиденья широкие и очень мягкие, но боковая поддержка хуже, чем у соперников. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник, прячущий большой бокс для мелочи.

Внутри Infiniti QX60 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 оптитронной 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, вентиляцией и подогревом. Обогрев руля также в наличии. По центру кресла разделяет широкий тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий отсек для мелкой поклажи.

У всех трех вседорожников сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регу-

лировкой, а в Acura изменяется еще и угол наклона их спинок. Больше всего места для ног у Infiniti. А вот над головой пространство наиболее щедрое у Ford. Его салон и самый широкий в районе плеч. В Explorer и QX60 на третьем ряду поместятся и взрослые пассажиры, а вот в MDX он больше подойдет для детей. В семиместном исполнении объем багажника Acura равен 234 л, Infiniti – 447 л, а у Ford – 595 л. В пятиместной конфигурации он увеличивается до 676, 1155 л и 1243 л, соответственно, а в двухместной – до 1344, 2166 и 2285 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura MDX 3,5 Advance, Ford Explorer 2,3 Limited и Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, раздельным климат-контролем, навигационной системой, датчиками света и дождя, аудиосистемой, круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, камерами кругового обзора, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Вседорожники также получили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. У Acura и Ford 7 подушек безопасности, а у Infiniti – 6. Explorer оснащен еще и надувными ремнями безопасности для задних сидений.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с непосредственным впрыском топлива. Атмосферная "шестерка" Acura объемом 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Она высокооборотистая и ее 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.

У 2,3-литрового мотора Ford четыре цилиндра, но зато предусмотрен турбонаддув. Поэтому он развивает 280 л. с. при 5600 об/мин. Крутящий момент у Explorer самый большой: 420 Н•м в распоряжении при низких 3000 об/мин. Тяга нарастает постепенно, а не одним рывком. Но при разгоне двигатель становится достаточно шумным. До 100 км/ч вседорожник едет за 8,2 с, а его максимальная скорость составляет 193 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Ford Explorer экономичнее соперников в городском цикле – 13,1 л/100 км. Но на трассе он "прожорливее" – 9,1 л/100 км.

Под капотом Infiniti установлен 3,5-литровый атмосферный V6, развивающий 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

На центральной панели Acura – сразу два цветных дисплея

Циферблаты приборов Ford разделены большим цветным дисплеем

Приборы Infiniti получили оптитронную подсветку

У задних сидений MDX регулируется угол наклона спинки

В Explorer сзади больше всего места над головой

На втором ряду QX60 самое щедрое пространство для ног

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.

Полный привод у вседорожников – подключаемый. Все три автомобиля рассчитаны на легкое бездорожье, а на асфальте демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Ford получил систему помощи на крутом спуске.

Acura 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.

Мягкая подвеска Ford дает понять, что на первом месте у него комфорт езды. Даже с 20-дюймовой низкопрофильной резиной жестким его не назовешь. Вседорожник неплохо справляется с дорогами низкого качества, но и ощутимо кренится в поворотах. Его руль очень легкий, однако обратной связи у него мало. Технология Curve Control имитирует дифференциал повышенного трения и помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Курсовая устойчивость вседорожника хорошая. А вот шумоизоляция салона Explorer несколько хуже, чем у соперников.

Infiniti еще более ориентирован на комфорт, чем Ford. Его мягкая и длинноходая 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 святи ему не хватает. Порой проявляется недостаточная поворачиваемость. Вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает небольшим диаметром разворота – 11,8 м против 11,9 м у Explorer и 12,2 м – у MDX. Также у вседорожника качественно выполнена шумоизоляция.

Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech самый доступный из трех вседорожников – 1 695 000 гривен. Он привлекает комфортной подвеской. Цена Acura MDX 3,5 Advance – 1 780 000 гривен, а его преимущество – хорошая динамика. Ford Explorer 2,3 Limited стоит 2 062 000 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник.

Объем багажника Acura – 234-1344 л

Багажник Ford самый большой – 595-2285 л

У Infiniti в распоряжении – 447-2166 л

Технические характеристики			
Модель	**Acura MDX**	**Ford Explorer**	**Infiniti QX60**
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1988	2130	2120
Длина/ширина/высота, мм	4935/1961/1730	5037/2004/1803	4988/1961/1722
Колесная база, мм	2820	2865	2900
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685	1679/1691	1669/1669
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	211	187
Объем багажника мин/макс, л	234/1344	595/2285	447/2166
Диаметр разворота, м	12,2	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3471	2300	3498
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200	280 при 5500	265 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4500	420 при 3000	334 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/70	Аи-95/74
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-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	7	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	255/50 R20	235/55 R20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	8,2	8,4
Максимальная скорость, км/ч	220	193	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,2	13,1	14,4
– загородный цикл	7,7	9,1	8,5
– смешанный цикл	10,1	11,2	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 780 000	2 062 000	1 695 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Много автомобиля за разумные деньги

Citroen C-Elysee

В радиаторную решетку Citroen C-Elysee интегрирован логотип марки

Fiat Tipo

Фары Fiat Tipo врезаны в решетку радиатора

Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан "клювом" с логотипом марки

Рост продаж автомобилей в развивающихся странах побудил многих автопроизводителей создавать особые доступные модели. При их разработке учитываются региональная специфика и предпочтения автолюбителей. В Восточной Европе нередко пользуются популярность недорогие, но крупные автомобили с вместительными багажниками. Вот почему появились Citroen C-Elysee, Fiat Tipo и Skoda Rapid. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Citroen C-Elysee недавно прошел плановое обновление. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и рельефным капотом. В решетку радиатора интегрирован хромированный логотип французской марки – двойной шеврон. Продолговатые фары растянуты на крылья, которые серьезно расширены и прибавляют автомобилю мускулов. В бампере немного увеличен воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Элегантно смотрятся освеженные крупные фонари, растянутые на крылья.

Возрожденный Fiat Tipo – новичок на украинском рынке. Пока у нас доступен только седан Fiat, хотя в Европе уже появились хетчбэк и универсал. Дизайн автомобиля – выразительный, с профилированными боковинами и капотом, сдвинутым назад салоном и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а стреловидные фары слегка врезаны в нее. Бампер дополнен широким воздухозаборником. На крыше заметны два небольших наплыва. В крышку багажника интегрирован спойлер, а компактные С-образные фонари соединены хромированной накладкой.

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

Fiat Tipo немного крупнее соперников – 4532 мм в длину против 4483 мм у Skoda Rapid и 4427 мм – у Citroen C-Elysee. А вот колесная база самая большая Citroen – 2652 мм тогда, как у Fiat – 2637 мм, а у Skoda – 2602 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, чешский лифтбэк – 1205 кг, а итальянский седан – 1280 кг.

Пластик в салоне Citroen довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка –

Citroen самый легкий в тройке – 1090 кг

Fiat самый крупный – 4532 мм

В отличие от соперников, Skoda – лифтбэк, а не седан

Фонари C-Elysee растянуты на крылья

Изогнутые фонари Tipo соединены хромированной накладкой

По краям кузова Rapid установлены полукруглые фонари

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

Материалы внутренней отделки Fiat Tipo несколько качественнее, чем у соперников. Передняя панель выпуклая, а на всю ее ширину растянута серебристая полоса. Трехспицевое рулевое колесо является мультифункциональным. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а также тоненькими изогнутыми полосками указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. К слову, их показания не очень хорошо считываются. Широкая центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они довольно крупные. Поэтому привыкание к ним не займет много времени. Внутри переключателей климатической установки – небольшие экраны, обозначающие температуру и режим работы. У рулевой колонки Tipo регулируются высота и глубина, можно изменить высоту и у водительского сиденья. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а также обладают неплохой боковой поддержкой. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Материалы отделки у Skoda довольно качественные. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и мультифункциональное четырехспецивеое рулевое колесо. Его обод обшит кожей. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. На V-образ-

ной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро привыкнуть. У рулевой колонки регулируются как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон Tipo самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Объем багажника у Fiat равен 520 л, у Citroen – 506 л, а у Skoda – 550 л. У C-Elysee и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Tipo 1,6 Mid, Citroen C-Elysee 1,6 Shine, и Skoda Rapid 1,6 Ambition. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой, системой стабилизации ESP. Citroen и Skoda получили климат-контроль тогда, как у Fiat – кондиционер. У C-Elysee также предусмотрены 16-дюймовые легкосплавные диски и связь Bluetooth. Зато у Fiat есть система контроля давления в шинах и 6 подушек безопасности, а у его соперников – по 2.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Мотор Fiat развивает 110 л. с. при 5500 об/мин. Он работает плавно, но по-настоящему проявляет себя на высоких оборотах. Пиковые 152 Н•м крутящего момента достигаются только при 4500 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро. С ним разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. В городском цикле седан расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км. Также можно выбрать Fiat Tipo с 1,4-литровым 95-сильным двигателем.

"Четверка" Citroen самая мощная – 115 л. с. при 6050 об/мин. Максимальные 150 Н•м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин, поэтому двигатель нужно раскручивать. А по мере роста оборотов он становится громким. Зато у легкого C-Elysee лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. Правда, и расход топлива самый большой – 10,0 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым

Циферблаты приборов Citroen украшены хромированными ободками

Передняя панель Fiat – выпуклая

Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле

На втором ряду C-Elysee весьма просторно

Салон Tipo самый широкий в районе плеч

В Rapid самое большое пространство над головой

мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Мотор Skoda развивает 110 л. с. при 5600 об/мин. Он несколько лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 155 Н•м достигается при более низких 3800 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с и развивает 191 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Rapid самый экономичный в тройке – 8,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – за городом. Для автомобиля в нашей стране также можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (90 и 110 л. с.).

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

Fiat Tipo также ориентирован на комфорт, но при этом неплохо управляется. Его мягкая и длинноходая подвеска легко поглощает даже глубокие выбоины. Вместе с тем, крены кузова в поворотах не слишком большие. Рулевое управление точное, хотя и не очень острое, а нажатием кнопки City его можно сделать легче на малых скоростях. Правда, обратной связи у него не очень много. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие, чего не скажешь о шумоизоляции. При 120 км/ч ветер и шины в салоне отчетливо слышны.

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

Fiat Tipo 1,6 Mid самый доступный в тройке – 420 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением по безопасности. Citroen C-Elysee 1,6 Shine стоит 423 200 гривен и привлекает лучшей динамикой. Skoda Rapid 1,6 Ambition оценили в 461 тыс. гривен, его сильные стороны – экономичность и вместительный багажник.

У Citroen в распоряжении – 506 л

Объем багажника Fiat – 520 л

Багажник Skoda самый большой – 550 л

Технические характеристики			
Модель	**Citroen C-Elysee**	**Fiat Tipo**	**Skoda Rapid**
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт/	4/5		5/5
Снаряженная масса, кг	1090	1216	1165
Длина/ширина/высота, мм	4427/1748/1466	4532/1792/1497	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2652	2637	2602
Колея передняя/задняя, мм	1501/1478	1542/1543	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	150	150
Объем багажника мин/макс, л	506/1332	520	550/1490
Диаметр разворота, м	10,7	10,9	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1587	1598	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 6050	110 при 5500	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150 при 4000	152 при 4500	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/45	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	дисковые	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	195/55 R16	205/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8	11,2	11,6
Максимальная скорость, км/ч	188	192	191
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,0	8,5	8,2
– загородный цикл	5,6	5,0	4,9
– смешанный цикл	7,3	6,3	6,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	423 200	420 000	461 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Lancia Srtatos HF
получил двигатель Ferrari

Lancia:
раллийные легенды

В наши дни в чемпионате мира по ралли WRC доминируют автомобили марки Volkswagen. В последние четыре года именно они неизменно побеждали в командном зачете, а пилот Volkswagen Polo WRC Себастьян Ожье становился чемпионом мира. До этого доминировал Себастьян Лёб, выигравший на Citroen девять чемпионских титулов, что является рекордным показателем. Однако, в чемпионате производителей остается непревзойденной марка Lancia. Эту команду считают самой титулованной за всю историю WRC.

На протяжении своей истории в Lancia больше делали вставку на дорогие и роскошные модели. Впрочем, итальянцы не были бы сами собой, если б не прививали своим творениям спортивный характер. Но если Alfa Romeo, Ferrari и Maserati концентрировались на кольцевых гонках, то в Lancia отдали предпочтение ралли. К слову, первую победу в престижной гонке Targa Florio автомобиль Lancia одержал еще в 1936 году. Это была модель Augusta со скромным 1,1-литровым двигателем, а управлял ею Константино Магистри.

Настоящий прорыв Lancia в ралли состоялся в начале 50-х годов. Особенно успешной оказалась новая модель Aurelia с 2,0-литровым V6 мощностью 90 л. с. Именно она помогла Феличе Бонетто победить в Targa Florio в 1952 году, а Луи Широну – выиграть знаменитое ралли Монте-Карло два года спустя. Также это купе победило в марафоне Льеж-Рим-Льеж. Кроме того, отлично проявили себя 3,2-литровые 265-сильные спортпрототипы D20 и D24: они принесли еще два триумфа в Targa Florio (в 1953 и 1954 годах), а также первое место Альберто Аскари в знаменитой 1600-километровой гонке Mille Miglia (1954 год).

С 1963 года европейские этапы ралли впервые объединили в чемпионат. Поначалу в Lancia выставили на соревнования модель Aurelia, затем – Flavia. Но наибольшего успеха добилось небольшое купе Lancia Fulvia. Переднеприводный автомо-

Lancia 037 1982 года

Lancia Augusta – победитель гонки Targa Florio 1936 года

Lancia Aurelia B20 добилась нескольких громких побед

Lancia D20 1953 года

Lancia D24 – победитель 1600-километровой гонки Mille Miglia в 1954 году

Lancia Delta S4 1985 года

Lancia Delta S4 Stradale 1985 года

Lancia Flavia Sport Corsa 1964 года

Lancia Stratos принес три победы в чемпионате мира среди производителей

Двигатель Lancia Delta S4 оснастили одновременно турбиной и механическим нагнетателем

Дорожных Lancia 037 Stradale выпустили 200 единиц

биль обладал отличной управляемостью. А поскольку он весил всего 900 кг, то 1,6-литровый 115-сильный двигатель V4 обеспечивал неплохую динамику – 10 с до 100 км/ч. В 1969 году чемпионом Европы стал пилот Lancia Гарри Кельстрём, а четыре года спустя этот успех повторил Сандро Мунари. Кстати, в 1972 году Мунари на Fulvia принес итальянской команде еще одну победу в ралли Монте-Карло.

В 1973 году стартовал первый чемпионат мира по ралли WRC. Многие автопроизодители поначалу выставили на соревнования модели, которые принимали участие в европейском первенстве. Однако, в Lancia пошли другим путем – решили создать полностью новую модель. Ранее специально для ралли автомобили никто не строил – все совершенствовали дорожные модели или спортпрототипы для кольцевых гонок. Новинку назвали Stratos. Ради улучшения управляемости купе сделали среднемоторным. Стилист Bertone Марчелло Гандини спроектировал сногсшибательный клиновидный кузов с выдвижными фарами и панорамным лобовым стеклом. Двигатель позаимствовали у Ferrari – коллег по концерну Fiat. V6 объемом 2,4 л развивал 280 л. с. и позволял разгоняться до 100 км/ч за 5 с. Для допуска к соревнованиям выпустили серию из 490 дорожных версий Lancia Stratos с дефорсированным 190-сильным мотором.

В чемпионате мира Stratos дебютировал в 1974 году и сразу же начал выигрывать. В ралли ему не было равных – за три года он одержал 11 побед. Команда Lancia трижды (в 1974, 1975 и 1976 годах) выигрывала чемпионат производителей. Что касается личного зачета, то титул чемпиона мира начали разыгрывать только с 1977 года и первым его завоевал лидер ита-

льянской команды Сандро Мунари. А в ралли Монте-Карло Stratos не знал равных в 1975, 1976, 1977 и 1979 годах. Кроме того, на его счету – первое место в Mille Miglia 1974 года.

Со временем конкуренты создали не менее удачные автомобили, но Stratos продолжал побеждать на этапах чемпионата мира вплоть до 1981 года. Тем временем в Lancia уже шла разработка его наследника – модели 037. Она сохранила среднемоторную компоновку, а узлы и агрегаты для нее позаимствовали у серийного купе Lancia Beta Montecarlo. Рядную 2,0-литровую "четверку" оснастили турбонаддувом и это позволило ей достичь такой же мощности, как у Stratos – 280 л. с. Позже ее увеличили до 350 л. с. Выпустили и 200 серийных Lancia 037 Stradale, их моторы развивали 205 л. с. В чемпионате мира 1982 года автомобиль не смог добиться успеха из-за невысокой надежности, однако год спустя проблемы удалось устранить. Экипажи Вальтера Рёрля и Марку Аллена принесли Lancia очередной титул в чемпионате производителей.

А вот в личном зачете добиться успеха не удалось. Дело в том, что у Lancia 037 появился достойный конкурент в лице Audi Quattro – первой раллийной модели с полным приводом. Управляемость и сцепление с дорогой у немецкого автомобиля были гораздо лучше. Итальянские инженеры поняли это и взялись за работы над новым полноприводным болидом. Новинка была готова к началу сезона 1985 года. Хотя она называлась Delta S4, с хетчбэком Lancia Delta общего было мало.

Легендарный Lancia Stratos HF 1972 года

На купе Fulvia пилоты Lancia дважды выигрывали чемпионат Европы по ралли

Микки Биазьон – звезда Lancia

Сандро Мунари лучше всех проявил себя за рулем Lancia Stratos

На счету Lancia Delta HF Integrale – 46 побед на этапах чемпионата мира по ралли

Непобедимый Lancia Delta HF Integrale принес шесть чемпионских титулов в зачете производителей и три – в личном зачете

Раллийная династия Lancia

Серийный Lancia Delta HF Integrale 1991 года

Среднемоторная модель получила трубчатое шасси и кузов из композитных материалов. А 1,8-литровый двигатель оснастили одновременно турбиной и механическим компрессором. Это позволило добиться высокой мощности (480-560 л. с.) и избавиться от турбоямы на малых оборотах. Разгон до 100 км/ч занимал 2,5 с. Серийный Delta S4, выпущенный в количестве 200 единиц, развивал 250 л. с. Автомобиль победил в ралли Монте-Карло 1986 года и выиграл чемпионат Европы по ралли.

А вот в чемпионате мира нагрянули большие перемены. Столь быстрые раллийные машины были очень опасными и после нескольких серьезных аварий руководство Международной федерации автоспорта (FIA) ввело ограничения в регламент соревнования. Новые автомобили теперь должны были стать более схожими с массовыми серийными моделями. В Lancia отреагировали быстро – уже к 1987 году был готов Delta HF Integrale. Полноприводной хетчбэк больше походил на своего серийного собрата. Мощность двигателя уменьшили до 300 л. с., а сам мотор установили спереди.

Впрочем, именно этому Lancia было суждено стать самым успешным в спортивной истории марки. Удачная конструкция способствовала хорошим динамике и управляемости. Delta HF Integrale доминировал в чемпионате мира по ралли с 1987 по 1992 год. За это время итальянская команда шесть раз подряд выиграла чемпионат производителей. В личном зачете чемпионом 1987 года стал Юха Канкуннен, а в 1988 и 1989 годах его успех повторил Микки Биазьон. На счету автомобиля – целых 46 побед на этапах чемпионата мира WRC, в том числе и шесть триумфов в ралли Монте-Карло.

Серийный Lancia Delta HF Integrale также отлично себя проявил. Он был дешевле, чем дорожные 037 и Delta S4, а потому стал более массовым. Его 210-сильный турбомотор позволял разгоняться до 100 км/ч за 6 с и достигать 220 км/ч. Именно этот хетчбэк ввел моду на заряженные полноприводные модели – такие, как Mitsubishi Lancer Evolution и Subaru Impreza WRX STI.

С 1993 года команда Lancia официально не участвует в ралли. Однако благодаря своим громким победам эти итальянские автомобили обеспечили себе место в зале славы WRC.

Серийный Lancia Stratos 1974 года

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ

www.cosmolady.com.ua • facebook.com/cosmolady.magazine

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

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

Всеукраинская газета

ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ

на сайте www.autosale.kiev.ua