

Тест-Драйв

Сентябрь 2017



Ferrari Portofino • BMW Roadster • Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Cabriolet • Sion • Infiniti Prototype 9 • BMW M5
Rolls-Royce Phantom • Mercedes-Benz X-Class • Kia Sorento • Bollinger B1 • Pagani Zonda Fantasma Evo • Acura RLX
Mitsubishi Xpander • Volkswagen Golf Sportsvan • Ferrari 812 Superfast • Range Rover Velar • Nissan Qashqai • Fiat 500X
Opel Mokka X • Suzuki SX4 • Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country • Mazda 3, Opel Astra и
Volkswagen Golf • Infiniti QX30, Mercedes-Benz GLA и Volvo V40 Cross Country • Peugeot 2008, Renault Logan MCV
и Skoda Fabia Combi • Porsche 928

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

Сентябрь 2017

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Интервью
Зинаида Ненова:
"Zinel.Agency – это шанс!"



8

Концепт-кар
BMW Roadster:
предвестник нового Z4



14

Концепт-кар
Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Cabriolet:
гимн роскоши



20

Концепт-кар
Sion:
солнечный автомобиль



24

Концепт-кар
Infiniti Prototype 9:
классика с современной "начинкой"



30

Премьера
BMW M5:
революционер



38

Премьера
Ferrari Portofino:
преемник California



46

Премьера
Rolls-Royce Phantom:
новейшие технологии в классической обертке



54

Премьера
Mercedes-Benz X-Class:
первый пикап немецкой марки



60

Премьера
Kia Sorento:
легкое обновление



66

Премьера
Bollinger B1:
электромобиль для серьезного бездорожья



72

Премьера
Pagani Zonda Fantasma Evo:
продолжение истории



78

Премьера
Acura RLX:
модернизация флагмана



84

Премьера
Mitsubishi Xpander:
вседорожный мини-вэн



92

Премьера
Volkswagen Golf Sportsvan:
модернизация



98

Дебютант
Ferrari 812 Superfast:
старая школа



106

Дебютант
Range Rover Velar:
смена приоритетов



114

Тест-драйв
Nissan Qashqai:
стильный и практичный



122

Сравнительный тест-драйв
Fiat 500X, Opel Mokka X и Suzuki SX4:
маленькие вседорожники для большого города



128

Сравнительный тест-драйв
Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country:
альтернатива вседорожнику



134

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



140

Сравнительный тест-драйв
Infiniti QX30, Mercedes-Benz GLA и Volvo V40 Cross Country:
почти вседорожники



146

Сравнительный тест-драйв
Peugeot 2008, Renault Logan MCV и Skoda Fabia Combi:
компактные, но вместительные



152

Страницы истории
Porsche 928:
юбилей нестандартного Porsche

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.



Зинаида Ненова:
"Zinel.Agency – это шанс!"

Украинская модель Зина Ненова – одна из тех современных и амбициозных девушек, для которых жизненным девизом может послужить фраза "Успех – это успеть!" Обладая превосходными модельными внешними данными, Зина не перестаёт совершенствоваться и развиваться как личность: она является студенткой медицинского вуза, работает по специальности, активно участвует в показах и съёмках, а не так давно открыла модельное агентство, чтобы помогать перспективным молодым людям делать первые шаги в моделинге. Красота неизменно притягательна, а значит, и востребована

Зина, вы – профессиональная модель. В каком возрасте вы начали строить карьеру?

Я работаю моделью 5 лет. В 15 решила оставить занятия спортом (я занималась баскетболом) и выбрала совершенно противоположную стезю – модельный бизнес. Уже в первые месяцы обучения в школе моделей получила предложения работы. Здесь, в Украине, я участвовала во множестве увлекательных и необычных проектов: фотосъёмках, съёмках в рекламных роликах и кино (небольшие роли в отечественных и зарубежных сериалах), да и просто в промоработах, которые подарили мне общение с новыми – разными и интересными! – людьми.

За короткое время вам удалось зарекомендовать себя как высококлассного специалиста в своей деятельности и даже открыть собственное дело. Zinel.Agency – это ваш бизнес-проект?

Да, я основала его около полугода назад. Сегодня у него есть имя, сайт, постепенно решаются все связанные со стартом организационные моменты... Появление Zinel.Agency знаменует определённый этап в моей карьере: моя цель как директора агентства – не только самой построить успешную карьеру модели, но и предоставлять возможность работать в этой сфере другим красивым и инициативным молодым людям, которые точно знают, что хотят раскрыть свой потенциал именно в модельном бизнесе.

Открывая агентство, вы опирались исключительно на собственный профессиональный опыт?

Учёба в школе моделей, занятия с педагогами и дальнейшая работа позволили мне накопить достаточно знаний, умений и полезных навыков, чтобы поделиться ими с другими начинающими моделями, помочь им реализовать себя и стать лучшими в профессии. В мире шоу-бизнеса новичкам полезно иметь надёжного проводника, и Zinel.Agency предоставляет целеустремлённым парням и девушкам прекрасный шанс сделать успешную модельную карьеру. Наше агентство имеет связи со многими ведущими фотографами, рекламными агентствами, журналами, модельерами, менеджерами, продюсерами и медийными персонами – как отечественными, так и зарубежными. И, что самое важное, в лице модельного агентства я планирую выходить на международный уровень. Хочу сделать этот шаг вперёд не только как самостоятельная модель, но и с группой людей – командой Zinel.Agency.

Она уже сформирована? Кто помогает вам в реализации вашего амбициозного проекта?

Команда уже есть. А помогает мне мой наставник – Тарас Гуца. Во время нашего сотрудничества он увидел во мне потенциал организатора и посоветовал открыть официальное агентство, предложив свои инвестиции! Так появилось Zinel.Agency. Благодаря Тарасу возникло название агентства: когда я обратилась к нему за советом по поводу имени, у него родилась идея назвать его моим псевдонимом – Zinel', который я использую довольно продолжительное время.



Зина, а какие требования вы предъявляете к претендентам на работу в Zinel.Agency?

Безусловно, очень важны модельные внешние данные и коммуникабельность, но в первую очередь – желание работать, инициативность. Мы занимаемся трудоустройством моделей, которые действительно знают, чего хотят, и готовы много работать над собой.

На каких принципах вы выстраиваете работу агентства?

Наши модели к агентству лично не привязаны: есть заказы и есть модели, которые хотят с нами сотрудничать. Никаких контрактов, никакой привязанности – только работа и желание, готовность качественно её выполнять. Сотрудничество строится на взаимном доверии и добрых отношениях. Я уже имею опыт подбора моделей для выполнения конкретных заказов и должна сказать, что у Zinel.Agency есть достаточно много клиентов, которые хорошо знают меня как личность и как модель, и немало заказов поступает уже после завершения моего сотрудничества, то есть работодатели обращаются ко мне повторно или советуют воспользоваться услугами нашего агентства другим людям.

Бизнес строится и развивается благодаря вашему авторитету, вашей деловой репутации?

Именно так. Мы настроены на хорошую работу. Заказы нередко поступают благодаря рекомендациям тех людей, которые видели, как работаю я и модели, которых я подбираю.

Сегодня наш рабочий график буквально расписан по дням и предполагает поездки за рубеж – в Россию, страны Европы...

Модели Zinel.Agency так же загружены работой, как и вы?

О да, они ведут очень активный образ жизни и готовы отправиться по работе в любой уголок земного шара. Промо-модели, хостес, имидж-модели, стендистки на мероприятиях, модели для фото-, видеосъемок, а также участия в показах – подиумах, дефиле... Лучшие модели помогают осуществить любые задумки заказчика: будь то показы мод, рекламные кампании для продвижения брендов, товаров и услуг, демонстрации причёсок, макияжа, аксессуаров или драгоценностей – девушки и парни из Zinel.Agency станут украшением праздника, помощниками в достижении целей на деловых встречах и других мероприятиях.

Как вы взаимодействуете с заказчиками?

Потенциальные работодатели в считанные минуты могут найти моделей требуемого типажа, открыв портфолио на сайте агентства. Наша команда – фотографы, стилисты, дизайнеры, осветители и многие другие специалисты – поможет заказчику сделать выбор, даст дельный совет, а также продемонстрирует в лучшем свете способности той или иной модели. Все парни и девушки в нашем агентстве владеют сценическим искусством, английским языком, знают правила этикета и отлично умеют работать на камеру.

Квалифицированные кадры вы готовите в собственной школе моделей?

Мы прививаем слушателям школы моделей Zinel.Agency определённые навыки, которые помогут им получать больше заказов и, как следствие, быть успешными и конкурентоспособными в модельном бизнесе. Мы настроены не на заработок, а прежде всего на развитие кадров. Базовое обучение включает профессиональное дефиле, актёрское мастерство (практические навыки), стилистику костюма, знакомство с теорией модельного бизнеса, историей профессии, а также курсы по правильному питанию – от диетолога, искусству макияжа – от косметолога... С учащимися, кроме того, занимаются квалифицированные преподаватели по английскому языку, этикету и психологии и профессиональный фотограф. Это серьёзная подготовка под руководством лучших специалистов в своей сфере, которые уже добились значительных успехов.

По итогам обучения каждый выпускник получает сертификат об окончании школы моделей агентства Zinel.Agency, что даёт возможность смело открывать двери в захватывающий мир шоу-бизнеса: стать лучшим на подиуме, сниматься в рекламах дорогих брендов, позировать именитым фотографам и т. д. Удастся ли покорить этот мир – зависит от мастерства, энтузиазма, трудолюбия и, конечно, везения.

Звучит захватывающе! Чем вам нравится ваша работа, что вас в ней привлекает?

Наверное, как и все люди, я очень люблю новизну. Мне нравятся новые проекты, интересные идеи, которые мы обсуждаем с фотографами. На любых съёмках – фото-, видео-, рекламных – с удовольствием пробую делать то, чего никогда не делала. Одним словом, в профессии мне нравится всё, что способствует накоплению личного опыта.

Беседовала Татьяна Разинькова

Модельное агентство Zinel.Agency
zinel.agency
e-mail: mail@zinel.agency
тел. +38 (098) 989-89-26

Подписи к фото:

Одежда, обувь: Модный дом AINA GASSE
Украшения: Graziella, бутик Tioro
Сумка: Sandra J.
Автомобиль: Skoda Kodiaq

Zinel.Agency



BMW Roadster

предвестник нового Z4



Компания BMW выпускала спортивные двухместные кабриолеты с 30-х годов. С 2002 года в линейке немецкой марки значится модель BMW Z4, пришедшая на смену Z3. В 2018 году готовятся представить уже третье ее поколения, а пока на шоу классических и эксклюзивных автомобилей Concours d'Elegance в Пebbл-Бич (США) показали предсерийный концепт-кар BMW Roadster.

ster: 4

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР





Судя по всему, новый BMW Z4 не будет слишком отличаться от концептуальной версии. У автомобиля длинный капот и сдвинутый назад салон, как и подобает классическим заднеприводным кабриолетам. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора шире, чем на современных серийных BMW, а по бокам от нее – немаленькие воздухозаборники. В таком же стиле выполнена передняя часть нового купе BMW 8 Series. Раскосые светодиодные фары растянuty на крылья. Капот и боковины выполнены профилированными. За спинками сидений предусмотрены обтекатели, прячущие дуги безопасности. В крышку багажника ин-

тегрирован заостренный спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

В целях снижения массы автомобиля разработчики отказались от металлической складывающейся крыши, как у нынешнего BMW Z4. Вместо нее будет классический мягкий тканевый верх. Концепт-кар также получил 20-дюймовые легкосплавные диски.

Салон декорирован алькантарой, причем сиденья водителя и пассажира разного цвета. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель. Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое

стекло. Центральная панель традиционно повернута к водителю и увенчана сенсорным экраном мультимедийной системы.

Известно, что серийный BMW Z4 2018 года будет построен на новой заднеприводной платформе, разработанной совместно BMW и Toyota. Ее также будет использовать возрожденное купе Toyota Supra.

Скорее всего, автомобиль получит на выбор бензиновые четырехцилиндровые турбомоторы объемом 2,0 л (192 и 252 л. с.) и 3,0-литровую рядную "шестерку" мощностью 340 л. с. Покупатели смогут выбрать 6-ступенчатую механическую или 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию.





Mercedes-Benz Visio

6 Cabriolet: 200MH po



ision Maybach

ОСКОШУ







Марка Maybach в последнее время не разрабатывает собственные серийные модели, а занимается созданием роскошных версий различных Mercedes-Benz. Тем не менее, время от времени немцы балуют публику сногшибательными концепт-карами. В прошлом году на шоу классических автомобилей в Пебб-Бич показали яркое электрическое купе Mercedes-Benz Vision Maybach 6, а теперь там же презентовали его версию с мягкой крышей.

Новый Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Cabriolet – воплощение роскоши. Для начала, кабриолет Maybach просто огромен – 5,7 м в длину и 2,1 м в ширину. По дизайну автомобиль напоминает сухопутную яхту, а его внешний вид выдержан в довоенном стиле арт-деко. У него очень длинный капот и зауженная "корма", а салон сдвинут

назад. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. На боковинах заметны стильные "жабры". Профиль подчеркивают большие 24-дюймовые колесные диски. Узкие фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона кожа сочетается с настоящим розовым золотом, а пол декорирован деревом подобно палубе корабля. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На всю ширину передней панели растянут жидкокристаллический дисплей. Данные также могут проецироваться на лобовое стекло. Оригинально выглядят и ковшеобразные сиденья. Новый Maybach также оснащен передовым искусственным интеллектом, способным поддерживать разговор с водителем. У электромобиля два багажника –

спереди и сзади. Специально для них разработан набор сумок и чемоданов.

Mercedes-Benz Vision Maybach 6 Cabriolet оснащен четырьмя электромоторами – по одному на каждое колесо. Суммарно они развивают 750 л. с. и разгоняют автомобиль до 100 км/ч менее, чем за 4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Запас хода электромобиля Mercedes-Benz составляет 500 км, а пополнить его на 20% можно всего за 5 минут. Предусмотрена и возможность беспроводной зарядки.

Пока кабриолет Maybach 6 остается концепт-каром, как и купе. Впрочем, не исключено, что модель все же выйдет ограниченной серией.





Sion: солнечный автомобиль



Основная проблема электромобилей остается без изменения уже сто лет – отсутствие источника энергии, обеспечивающего приличный запас хода. Конечно, в наши дни электромобили способны проехать уже 500–600 км, а в качестве альтернативных источников электроэнергии используются бензиновые мотор-генераторы и водородные топливные ячейки. Однако не следует

забывать и солнечных батареях. Сейчас они используются, как дополнительный источник для питания кондиционера или магнитолы. Однако немецкая компания Sono Motors считает, что солнечные панели могут и подзаряжать аккумуляторы. И даже готова оснащать этой технологией серийные авто – такие, как Sion.



Sion – небольшой 4,1-метровый хетчбэк. На его крыше и боковинах установлены солнечные панели общей площадью 7 кв. м. Разработчики утверждают, что они позволят увеличить запас хода на 30 км за день.

Основным источником энергии является литий-ионная аккумуляторная батарея на 30 кВт·ч. С ней новый электромобиль способен проехать 250 км, а зарядить ее с

помощью специального переходника можно за 40 минут.

Электромотор мощностью 109 л. с. разгоняет Sion до 140 км/ч. Кроме того, автомобиль способен играть роль передвижной электростанции и питать током самое разное оборудование.

Внутри преобладает лаконичный стиль. Показания приборов выведены на дис-

плей, а на центральной панели установлен 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Интересно, что вместо салонного фильтра используется натуральный элемент – прослойка из мха.

Электромобиль Sion пока концепт-кар, однако с 2019 года его планируют запустить в производство. Цена автомобиля весьма демократичная – 16 тыс. евро.





Infiniti Proto

классика с современной
"начинкой"



otype 9:





Марка Infiniti довольно молода, первая ее модель появилась в 1989 году. Однако у "материнской" компании Nissan долгая и насыщенная гоночная история с множеством побед. Напомнить о прошлых триумфах призван концепт-кар Infiniti Prototype 9, который представят на шоу классических автомобилей в Пebbл-Бич (США).

Infiniti Prototype 9 не будет выделяться среди автоветеранов, ведь его дизайн выполнен в старинном стиле. Одноместный концепт-кар напоминает гоночные болиды 50-х годов. У него очень длинный капот

и открытые спицованные колеса с необычайно узким шинами. Фальшрадиаторная решетка декорирована хромом, также по бокам заметны серебристые накладки. Вместо лобового стекла – небольшой козырек. Задняя часть автомобиля заужена.

Салон выполнен в спартанском стиле – без отделки и с минимальным количеством клавиш и переключателей. Приборы "под старину" размещены прямо в ступице рулевого колеса. Селектор коробки переключения передач очень компактный и размещен в боковине салона.

Интересно, что этот ретро-автомобиль получил современную техническую "начинку". Приводит его в движение электромотор мощностью 148 л. с. и максимальным крутящим моментом 320 Н•м. С ним легкий болид разгоняется до 100 км/ч за 5,5 с способен развить 170 км/ч. Электромобиль Infiniti также получил литий-ионную аккумуляторную батарею на 30 кВт•ч, позволяющую 20 минут ездить по гоночному автодрому в экстремальном режиме.







BMW M5

революционер



Появившийся в 1984 году BMW M5 стал первым заряженным седаном от подразделения Motorsport. За три десятилетия увидели мир пять поколений модели. Поскольку появился новый BMW 5 Series, то теперь пришло время для очередного M5.

5:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



деления
недавно



Новый BMW M5, как и предшественник, оснащен 4,4-литровым V8 с двойным турбонаддувом. Новые турбины позволили поднять мощность до 600 л. с., а максимальный крутящий момент – до 750 Н•м. Теперь разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а до 200 км/ч – 11,1 с. Максимальная скорость, как и прежде, ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог подымут до 305 км/ч.

Седан BMW стал значительно быстрее, хотя прибавка в мощности не такая уже и большая. Улучшению динамики способствует полный привод, впервые примененный на M5. Это настоящая революция для BMW, хотя для ценителей остался заднеприводной режим, позволяющий добиться яркого заноса. Еще одно новшество –

8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, предусмотрен и активный задний дифференциал.

Рулевое управление и подвеска BMW M5 доработаны, установлены адаптивные амортизаторы и увеличенные тормозные диски с шестипоршневыми суппортами. За доплату предложены карбоново-керамические тормоза.

Заряженный седан BMW легко узнать по аэродинамическому обвесу и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере. Сохранены традиционные "жабры" в боковинах и небольшой спойлер на крышке багажника. И заднего бампера выглядят четыре выхлопных трубы.

Капот автомобиля изготовлен из алюминиевого сплава, а крыша – карбоновая.

Это позволило сделать автомобиль на 90 кг легче предшественника – 1855 кг. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса предложены за доплату.

В отделке салона сочетаются кожа, карбон и алюминий. Установлены новые рулевое колесо и селектор трансмиссии, немного изменены графика цифровой панели приборов и меню мультимедийной системы. Данные проецируются и на лобовое стекло. Также предусмотрены спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками.

Официальная презентация BMW M5 состоится на Франкфуртском автосалоне. Продажи модели стартуют в начале 2018 года по цене от 117 900 евро.









Технические характеристики BMW M5	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1855
Длина/ширина/высота, мм	4936/1868/1479
Колесная база, мм	2975
Объем багажника мин/макс, л	530
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	750 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66
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, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/40 R19 спереди, 285/40 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	117 900
Первое ТО, км	15 000
Периодичность ТО, км	15 000

Ferrari Portofino

преемник California



ofino:





Купе-кабриолет Ferrari California появился в 2008 году и стал самой доступной моделью в линейке итальянской марки. Автомобиль несколько раз обновляли, но уже пришло время для смены поколений. Преемником California стал новый Ferrari Portofino. Назвали автомобиль в честь курортного городка в Италии.

Ferrari Portofino крупнее предшественника – 4586 мм в длину и 1938 мм в ширину. Он сохраняет пропорции California, но выглядит агрессивнее. Черты дизайна позаимствованы у нового флагмана марки – купе Ferrari 812 Superfast. Решетка радиатора стала шире и по форме напоминает улыбку. Узкие фары оснащены светодиодными лампами. Длинный капот стал более рельефным и дополнен воздухозаборниками, дополнительные «жабры» заметны и на боковинах. Расширенные задние крылья подчеркнуты фирменными круглыми

фонарями, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопные трубы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий. Руль с плоским ободом позаимствован у того же Ferrari 812 Superfast. На него вынесены кнопки запуска двигателя, управления фарами и стеклоподъемниками, а также переключатель настроек шасси. На панели приборов большой желтый тахометр соседствует с двумя дисплеями. Установлен и новый 10,2-дюймовый сенсорный экран современной мультимедийной системы. Ferrari Portofino сохраняет посадочную формулу 2+2, а его передние сиденья оснащены электроприводом регулировок в 18 направлениях.

Двигатель перешел в наследство от Ferrari California T, но он основательно доработан. Теперь 3,9-литровый V8 с двойным турбонаддувом развивает 600 л. с.

при 7500 об/мин, а его максимальный крутящий момент – 760 Н•м при 3000-5250 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. При этом расход топлива снижен до 10,5 л/100 км в смешанном цикле.

Кабриолет Ferrari укомплектован новым электронным дифференциалом повышенного трения E-Diff3 и получил электроусилитель руля. Кроме того, автомобиль оснастили доработанными адаптивными амортизаторами.

Новый Ferrari Portofino представят на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого модель поступит в продажу по цене от 200 тыс. евро. То есть, как и предшественник, купе-кабриолет будет самым недорогим Ferrari.









Технические характеристики Ferrari Portofino	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4586/1938/1318
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3855
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	760 при 3000-5250
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, ESP, F1-Trac
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Rolls-Royce Ph

новейшие технологии в к



antom:

классической обертке



Rolls-Royce Phantom – ключевая модель британской марки с 1925 года. За почти столетие увидели мир всего семь поколений модели, поэтому дебют каждой новой генерации – важное событие. Знаковой стала и премьера полностью нового Rolls-Royce Phantom.

В основе Rolls-Royce Phantom восьмого поколения лежит полностью новая платформа, а в конструкции широко используются алюминиевые сплавы. Тем не менее, масса выросла до 2625 кг, даже несмотря на то, что длина автомобиля уменьшена до 5762 мм.

Хотя глядя на седан Rolls-Royce, этого и не скажешь, ведь автомобиль очень схож с предшественником. Он сохраняет традиционный солидный стиль с очень длинным капотом. Внешние отличия от предшественника – в деталях: форменная решетка радиатора размещена повыше, светодиодные фары стали крупнее, увеличен угол наклона задних стоек крыши. Стандартные колесные диски – 22-дюймовые. Двери по-прежнему распашные, а теперь снабжены еще и электроприводом открытия.

Во внутренней отделке традиционно сочетаются дорогая кожа, натуральное дерево и полированный алюминий. Теперь покупатель при желании может сам разработать дизайн передней панели Rolls-Royce Phantom. Ступица трехспицевого рулевого колеса, как и ранее, окрашена в черный цвет. Новшеством стала цифровая панель приборов, показания также проецируются на лобовое стекло. Большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы соседствует с классическим циферблатом часов, а в неактивном состоянии его закрывает выдвижная деревянная крышка.

Покупатели смогут выбирать трехместный диван второго ряда или два отдельных сиденья с подогревом и вентиляцией, разделенных консолью с холодильником. В спинках передних кресел размещены откидные столики с расположенными на них планшетами.

Новый Rolls-Royce Phantom получил целый набор современного оборудования: Wi-Fi, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии ночного

видения и определения усталости водителя. Хотя остались и традиционные опции вроде подсветки потолка в виде звездного неба.

Проверенный 6,75-литровый V12 не просто доработан, а снабжен турбонаддувом. Это позволило увеличить его мощность до 563 л. с., а максимальный крутящий момент – до 900 Н•м. С 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с.

Седан впервые получил поворачиваемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости (они потребовали 48-вольтного электрооборудования). Пневмоподвеска Magic Carpet Ride дополнена функцией сканирования дороги перед авто на наличие выбоин. Кроме того, на 10% улучшена шумоизоляция и по заверениям разработчиков это "самый тихий автомобиль в мире".

Новый Rolls-Royce Phantom поступит в продажу с начала 2018 года по цене от 450 тыс. евро. Купе и кабриолет больше не планируются, но точно появятся удлиненный на 200 мм вариант седана и гибридный Rolls-Royce Phantom.











Технические характеристики Rolls-Royce Phantom	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2625
Длина/ширина/высота, мм	5762/2018/1646
Колесная база, мм	3552
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6749
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	563 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	900 при 1800
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC,
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	450 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz

первый



enz X-Class: пикап немецкой марки







Пикапы традиционно популярны в США, но в последнее время их начали выпускать и европейские автопроизводители. Довольно успешно проявил себя Volkswagen Amarok, а теперь пикап премиум-класса подготовили и в Mercedes-Benz.

Новый Mercedes-Benz X-Class с виду не слишком отличается от концепт-кара, показанного в прошлом году. Автомобиль достигает 5340 мм в длину при колесной базе в 3150 мм, а основой для него послужил пикап Nissan Navara. Именно у него позаимствовали рамное шасси и часть кузовных панелей. Однако дизайн передней части у Mercedes-Benz самобытный. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены продолговатые светодиодные фары. Бампер дополнен немаленьким воздухозаборником. Стандартные колесные диски – 17-дюймо-

вые, а за доплату предложены колеса диаметром до 19 дюймов. Грузоподъемность пикапа – 1042 кг, еще 3,5 тонны он способен буксировать на прицепе.

В присутствии вставки «под карбон», а трехспицевый руль обшит перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. К центральной консоли сверху крепится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен джойстик с сенсорной панелью, как у Mercedes-Benz E-Class.

Базовое оснащение включает двухзонный климат-контроль и 7 подушек безопасности, а в самой дорогой версии есть система доступа без ключа, датчики света и дождя. Список опций включает Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы автоматического

торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Единственный бензиновый двигатель – 2,5-литровый 165-сильный. Также предложат турбодизели объемом 2,3 л (160 и 190 л. с.), а позже появится и 3,0-литровый 258-сильный дизельный V6.

Флагманский вариант получит постоянный полный привод, а в других версиях он подключаемый. В любом случае предусмотрены понижающая передача, блокировки межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Можно выбрать и вседорожный пакет с увеличенным на 20 мм (с 201 до 221 мм) клиренсом. Он позволяет форсировать броды глубиной 60 см.

Пикап Mercedes-Benz X-Class поступит в продажу с ноября. Версия со 160-сильным дизелем будет стоить в Европе от 37 300 евро.







Kia Sorento: не



Свежее обновление



Вседорожник Kia Sorento известен с 2002 года и за 15 лет прошел путь от рамной модели до семиместного авто с несущим кузовом. Нынешнее, третье, поколение Kia Sorento представили в 2014 году, а теперь пришло время для его плавного обновления.

Новый Kia Sorento не слишком изменился внешне, однако новые детали сразу бросаются в глаза. В частности, можно заметить измененную хромированную решетку радиатора и новые светодиодные противотуманные фары. Полностью диодная оптика теперь и в фарах головного света, и в освеженных фонарях. Кроме того, немного

освежен передний бампер и предложены колесные диски нового дизайна. Появилась и спортивная версия Sorento Tuon с аэродинамическим обвесом и 19-дюймовыми легкосплавными дисками.

В салоне сразу бросается в глаза новое четырехспицевое рулевое колесо, заменен и селектор автоматической трансмиссии. Рулевая колонка, кстати, теперь может быть дополнена электроприводом регулировок. Также немного обновлены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля на центральной панели.

Линейка двигателей также претерпела изменения. На выбор для Kia Sorento предложены 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 240 л. с. или турбодизели объемом 2,0 л (186 л. с.) и 2,2 л (202 л. с.). На смену 6-ступенчатой автоматической трансмиссии пришла новая 8-ступенчатая. Как и прежде, предложены варианты с передним и полным приводом.

Обновленный Kia Sorento представили на родине, в Южной Корее. Там он уже доступен для заказа по цене от 27,8 млн. вон (25 тыс. долларов). Европейская премьера состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне.







Bollinger B

электромобиль для се



31:

льезного бездорожья







Электрическими вседорожниками в наши дни уже никого не удивишь. Та же Tesla Model X отлично продается, однако это модель для города. Покорителей бездорожья среди электромобилей до недавнего времени не было. Теперь же представлен новый Bollinger B1.

Bollinger B1 выглядит, как и подобает настоящему вседорожнику. Своим угловатым стилем он чем-то напоминает Land Rover Defender. Вертикальные стойки крыши, двухобъемный профиль, круглые фары – все это черты классических вседорожных моделей. Предусмотрены и шины с грунтозацепами размером 285/70 R17. При этом автомобиль очень компактный – 3810 мм в длину, 1943 мм в ширину и 1867 мм в высоту при колесной базе в 2667 мм. Масса, правда, немалая – 1769 кг.

Металлическая крыша состоит из двух секций. Задняя ее часть складывается и превращает Bollinger B1 в пикап.

Салон выглядит очень по-спартански – как в том же Defender или УАЗе. Повсюду голый металл, минимум клавиш и переключателей, скромные циферблаты приборов. Внутри установлены четыре отдельных сиденья. Багажников в автомобиле два (спереди и сзади), причем они соединяются, что позволяет перевозить длинномерные сзади. Со сложенными задними креслами их общий объем – 2690 л.

Два электромотора (по одному на ось) суммарно развивают 367 л. с. и 640 Н·м крутящего момента. Динамика очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость составляет 204 км/ч.

Покупатели смогут выбрать аккумуляторные батареи на 60 и 100 кВт·ч. В первом случае запас хода составляет 193 км, во втором – 322 км. Зарядить батареи от 220-вольтовой электросети можно за 7 и 12 часов, соответственно.

Естественно, электромоторы обеспечивают постоянный полный привод. Малые свесы кузова способствуют отличным углам въезда (56°) и съезда (53°). Гидропневматическая подвеска позволяет увеличить клиренс с 254 до внушительных 508 мм.

Новый электромобиль Bollinger B1 планируют запустить в производство с 2019 года.





Pagani Zonda F

продолжение истории



Fantasma Evo:







Pagani Zonda – неувядающая спортивная модель. Впервые она увидела мир еще в 1999 году и до сих пор выпускается мелкими сериями (всего собрано чуть более 200 машин). Уже давно идет производство новой модели – Pagani Huayra, однако заказы на Zonda продолжают поступать. Новейшая версия модели – единственный в своем роде Pagani Zonda Fantasma Evo.

В основе Fantasma Evo лежит купе Pagani Zonda F 2005 года, попавшее в аварию. Владелец решил дать автомобилю вторую жизнь и вернул его на завод для реставрации, но там решили заодно радикально обновить машину.

Купе сохраняет знакомый дизайн с заостренным "носом" и сдвинутым вперед

салон. Сохранены и четыре узких передних фары, и огромные сопла выхлопной системы. Вместе с тем, передний спойлер полностью новый. Также на крыше появился оригинальный воздухозаборник, а сзади установили огромное антикрыло и киль, как у гоночных авто. Особая и окраска модели с наклейками в виде итальянского флага. Кузов и шасси, как и ранее, изготовлены из карбона и титана, а потому масса Pagani Zonda – всего 1210 кг.

Обилие карбона и в салоне купе. Из него выполнены спортивное рулевое колесо и каркас гоночных сидений, которые обшиты кожей. Водителю и пассажиру предусмотрены четырехточечные ремни безопасности, салон также защищен силовым каркасом из углеволокна и молибдена.

Приборы выдержаны в старинном стиле.

Традиционно все Pagani используют двигатели Mercedes-Benz, доработанные в AMG. Мощность 7,3-литрового подняли до 760 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент равен и 780 Н•м при 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. В паре с двигателем работает 6-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач.

Купе Pagani Zonda Fantasma Evo остается единственным в своем роде, но в будущем нас ждут новые версии модели.





Акура RLX:

модернизация флагмана



Акура RLX – флагман премиум-подразделения Honda, выпускаемый с 2012 года. Теперь в Акура задумали радикальное обновление всего модельного ряда, а потому седан прошел основательную модернизацию.

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







Внешние изменения в новом Acura RLX сразу же заметны. Модель обрела черты нового фирменного стиля и теперь в анфас напоминает седан Acura TLX и внедорожник MDX. Новая решетка радиатора серьезно увеличена в размерах, стали больше и светодиодные фары. Немного шире теперь и воздухозаборник в переднем бампере. А вот фонари стали компактнее, хотя по-прежнему соединены хромированным молдингом. Из заднего бампера выглядывают новые прямоугольные наколенники выхлопных труб.

Перемены в салоне не столь радикальны. В частности, улучшены материалы отделки и расширена палитра цветовых схем. Установлены новые, более комфортабельные, передние сиденья. В остальном компоновка салона остается прежней – с V-образной передней панелью и двумя сенсорными дисплеями на центральной панели.

Базовое оснащение Acura RLX пополнил автопилот для движения в заторах. Гибридной версии расширили комплектацию и теперь она включает камеры кругового обзора, вентиляцию передних кресел,

обогрев всех сидений и руля.

Двигатели остались прежними. Как и ранее, начальный 3,5-литровый V6 развивает 310 л. с., однако отныне он работает в паре с 10-ступенчатой автоматической трансмиссией. Мощность гибридной силовой установки составляет 380 л. с. Гибрид Acura RLX полноприводной, а вот бензиновая версия может быть доступна с управляемыми задними колесами.

Новый Acura RLX поступит в продажу с осени. В США флагманский седан Acura будет стоить от 55 тыс. долларов.





Mitsubishi X

Всего



Храндер:

ОЖИВШИЙ МИНИ-ВЭН







Компания Mitsubishi совсем недавно сменила владельца – стала частью концерна Renault-Nissan. Новые партнеры взялись за создание современного модельного ряда марки. Одним из первых его представителей стал вседорожный мини-вэн Mitsubishi Xpander.

Новый Mitsubishi Xpander достигает 4475 мм в длину, 1750 мм в ширину и 1700 мм в высоту. Автомобиль выглядит очень необычно и практически полностью повторяет концепт-кар Mitsubishi XM. У него агрессивный дизайн с расширенными колесными арками, профилированными боковинами и большим углом наклона лобового стекла. Довольно массивно выгля-

дит передняя часть с выпуклым бампером, огромным воздухозаборником и "двухэтажной" оптикой. Сзади же заметны L-образные фонари в стойках крыши и маленький спойлер.

Мини-вэн предлагают в версиях на 5 и 7 мест. Стиль салона – весьма лаконичный. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Mitsubishi ASX. Приборы разделены экраном бортового компьютера. В более дорогих версиях предусмотрена мультимедийная система с сенсорным дисплеем. Также за доплату доступны система доступа без ключа и 16-дюймовые легкосплавные диски, а вот ESP есть у всех Mitsubishi Xpander.

На первых порах модель предложат только со скромным 1,5-литровым бензиновым двигателем мощностью 105 л. с. Со временем могут добавить его турбированный 160-сильный вариант. Покупатели смогут выбрать 5-ступенчатую механическую или 4-ступенчатую автоматическую коробку переключения передач. У автомобиля довольно высокий (205 мм) клиренс, однако привод – только передний.

Mitsubishi Xpander представили на автосалоне GIIAS 2017 в Индонезии. Именно в этой стране наладят сборку мини-вэна. Цены стартуют с отметки в 14 тыс. долларов.









Volkswagen Golf

модернизация



Sportsvan:





Мини-вэн Volkswagen Golf Sportsvan появился в 2014 году и пришел на смену модели Golf Plus. Поскольку недавно обновили родственный хэтчбек Volkswagen Golf VII, то теперь пришло время и для модернизации семейной модели.

Новый Volkswagen Golf Sportsvan не слишком изменился внешне и теперь больше напоминает обновленный Golf VII. Особенно сходство теперь заметно в передней части, ведь у мини-вэна теперь такие же новые фары, решетка радиатора и бампер с увеличенным воздухозаборником. Сзади же можно заметить освеженные фонари. Кстати, теперь оптика может

за доплату стать полностью светодиодной. Также предложили новые легкосплавные колесные диски диаметром от 16 до 18 дюймов.

Перемены в салоне менее заметны. Покупатель теперь может выбрать новые варианты внутренней отделки. В более дорогих версиях отныне установлен большой 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы с функцией распознавания жестов. В списке опций также теперь есть Wi-Fi, система автоматического торможения и автопилот для пробок.

Бензиновые двигатели нового Volkswagen Golf Sportsvan – полностью новые. Это

турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (130 и 150 л. с.). Самый мощный из них получил систему отключения цилиндров. А вот турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.) остались без изменений. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями DSG.

Обновленный Volkswagen Golf Sportsvan представят на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого мини-вэн Volkswagen поступит в продажу в Европе по цене примерно от 20 тыс. евро.







Ferrari 812 S

старая школа



Superfast:





Премьера каждого нового Ferrari – целое автомобильное событие. Особенно, если речь идет о топовом спорткупе с классическим атмосферным V12 под капотом. Сейчас двигатели этого типа постепенно теряют в популярности, но в Маранелло чтят традиции. Даже имя подобрали из славного прошлого: новый Ferrari 812 Superfast назвали в честь Ferrari 500 Superfast 1964 года.

Справедливости ради следует отметить, что Ferrari 812 Superfast – не полностью новая модель, а глубокая модернизация купе Ferrari F12 Berlinetta. Настолько глубокая, что обновленная модель мало схожа с предшественником, ведь все кузовные панели у нее новые. Впрочем, автомобиль сохраняет классические пропорции с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и небольшими свесами кузова. Традиционно над дизайном поработали специалисты кузовного ателье Pininfarina, причем новичка сделали похожим в профиль на знаменитый Ferrari 365 GTB4 Daytona 1969 года. В духе классической модели выполнены и четыре круглых фонаря. А вот широкая пасть решетки радиатора и узкие светодиодные фары – черты современного стиля марки.

Разработчики особое внимание уделили аэродинамике. Специальные отверстия на капоте, в боковинах и задних кры-

льях соединены каналами, по которым проходит воздух. Таким образом удалось увеличить прижимную силу без установки антикрыла.

При длине 4657 мм, ширине 1971 мм и высоте 1276 мм новый Ferrari 812 Superfast чуть больше F12 Berlinetta. Кузовные панели у него карбоновые, поэтому масса осталась на прежнем уровне – 1525 кг.

В отделке салона преобладают дорогая кожа, полированный алюминий и карбон. Часть новых деталей позаимствованы у Ferrari GTC4 Lusso. Так, собрат поделился новой передней панелью и рулевым колесом с плоским ободом снизу. На руль вынесены клавиши управления фарами, указателями поворотов, стеклоочистителями, а еще кнопка запуска двигателя и переключатель manettino, отвечающий за изменение настроек шасси и мотора.

По центру панели приборов установлен традиционный желтый циферблат тахометра с индикатором выбранной передачи внутри. Остальные показания выведены на жидкокристаллические экраны. Справа проецируется изображение спидометра, а слева демонстрируются данные мультимедийной системы либо бортового компьютера, указателей температуры двигателя и остатка топлива в баке.

Клавиши управления аудиосистемой и климат-контролем тесно сгруппированы

на компактной центральной панели. Интересно, что у пассажира есть свои приборы – на узком жидкокристаллическом экране, размещенном над крышкой перчаточного ящика, дублируется в цифровом виде информация спидометра и тахометра.

Посадка за рулем очень низкая. Сиденья не только хорошо удерживают спину в поворотах, но и весьма комфортабельные при дальних путешествиях. Электропривод помогает легко подобрать нужные регулировки. Обзорность назад не самая лучшая, но это можно исправить с помощью опционной камеры заднего вида. За креслами предусмотрена ниша для поклажи. Перегородка между ней и багажником складывается, что помогает увеличить объем последнего с 320 до 500 л. То есть, перед нами спортивное купе с туристическим уклоном.

Под капотом Ferrari 812 Superfast – новый 6,5-литровый V12 с непосредственным впрыском топлива. Его мощность огромная – 800 л. с. при 8500 об/мин, то есть с каждого литра рабочего объема "снимается" 123,1 л. с. без помощи турбонаддува! Конечно, в духе Ferrari этот двигатель увереннее всего ведет себя на высоких оборотах. Он более отзывчив, чем 6,2-литровый мотор F12, а стрелка тахометра очень быстро доходит до максимальных 8900 об/мин и салон

наполняет симфония двенадцати итальянских цилиндров. Максимальный крутящий момент в 718 Н·м в распоряжении с 7000 об/мин. При резком старте помогает технология Launch control: можно сколько угодно давить акселератор "в пол", она сама подберет идеальные обороты двигателя и поборет пробуксовку. Хорошему разгону способствует и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, переключения в которой происходят молниеносно. Результат – 2,9 с до 100 км/ч и лишь 7,9 с до 200 км/ч. Максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Новое купе Ferrari отлично сбалансировано и стало легче в управлении. В помощь водителю – уже традиционные электронный задний дифференциал E-Diff и антипробуксовочная система F1-Trac. Поэтому итальянский жеребец сдержанный и послушный. Но при этом он гораздо маневреннее предшественника, ведь его задние колеса управляемые, как на Ferrari F12 tdf. Недостаточная поворачиваемость практи-

чески исчезла. Руль невероятно острый – делает всего два оборота от упора до упора. Автомобиль мгновенно реагирует на малейшее его движение. Отлично проявляют себя и карбоново-керамические тормоза диаметром 399 мм спереди и 358 мм – сзади. Они не только обеспечивают резкое замедление, но и не теряют эффективности после нескольких кругов по гоночному автодрому.

Активные водители оценят придется по душе режим Race, в котором педаль акселератора становится отзывчивее, адаптивные амортизаторы – ощутимо жестче, а коробка передач "держит" высокие обороты. Кроме того, F1-Trac вмешивается гораздо позже, позволяя легкое скольжение задних колес. Конечно, с помощью переключателя manettino можно и полностью отключить системы стабилизации и контроля тяги и в этом случае купе показывает свой истинный нрав. Его "корма" легко уходит в занос, даже несмотря на широкие задние шины размером 315/35 ZR20.

Хотя заносом теперь легче управлять с помощью новой системы Side Slip control, позволяющей контролировать его угол.

Впрочем, в Ferrari не забывают, что модель-то спортивно-туристическая и сделали ее более приспособленной для повседневной езды. Поэтому двигатель тихо и спокойно ведет себя на низких оборотах (80% крутящего момента доступны уже при 2500 об/мин), а подвеска даже чуть мягче, чем у F12. Технология глушения мотора при остановках позволяет снизить средний расход топлива до 14,9 л/100 км.

Ferrari 812 Superfast – спортивное авто старой школы. Никакого турбонаддува или гибридного привода, а старый-добрый атмосферный V12. Вполне возможно, что это последняя подобная модель из Маранелло, а потому купе Ferrari может стать коллекционным. И тогда его цена взлетит в несколько раз с нынешних 350 тыс. евро.









Технические характеристики Ferrari 812 Superfast	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1525
Длина/ширина/высота, мм	4657/1971/1276
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1672/1645
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	320/500
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6496
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	718 при 7000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
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, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	14,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	350 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Range Rover

смена приоритетов



er Velar:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





С момента появления первого Range Rover в 1970 году все модели премиум-линейки Land Rover делали большой упор на вседорожные качества. Однако теперь в британской марке произошла небольшая революция: новый Range Rover Velar ставит во главу угла управляемость и поведение на асфальте.

В модельном ряду Range Rover Velar занимает нишу между компактным Evoque и семиместным Range Rover Sport. Он достигает 4803 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1665 мм в высоту при колесной базе в 2874 мм. Платформу позаимствовали у Jaguar F-Pace, а это значит, что кузов полностью изготовлен из алюминиевых сплавов. Так что неудивительно, что вседорожник довольно легкий – 1830 кг в базовой версии.

Дизайн Velar выдержан в традиционном стиле Range Rover и принадлежность автомобиля к британской марке видна невооруженным глазом. У него знакомый профиль с высокой оконной линией, хотя угол наклона передних и задних стоек крыши непривычно большой. Фирменная продолговатая решетка радиатора сочетается с узкими фарами растянуты на

крылья. Оптика, кстати, полностью светодиодная, а за доплату она может быть дополнена активной матрицей, управляющей пучком света. В переднем бампере заметен немаленький воздухозаборник. Передние крылья украшены традиционными отверстиями, а дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. На крыше установлен большой спойлер, а узкие фонари повторяют форму фар. Версию с пакетом R-Dynamic можно отличить по аэродинамическому обвесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В базовой версии салон Range Rover Velar декорирован алькантарой, а во всех остальных – кожей. Предусмотрены и алюминиевые вставки, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей по умолчанию, а кнопки на нем – сенсорные. Оформление салона знакомо по другим Range Rover. По умолчанию установлены привычные циферблаты приборов, а вот в более дорогих версиях предусмотрены цифровая приборная панель с изменяемой конфигурацией. Данные

могут проецироваться и на лобовое стекло. Круглый селектор трансмиссии выдвигается при включении зажигания.

На наклоненной центральной панели установлено сразу два 10-дюймовых сенсорных дисплея. Верхний экран может наклоняться и отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – позволяет изменять настройки климата и полноприводной трансмиссии. Климат-контролем можно управлять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показывающими выбранную температуру. Кнопок, как таковых, здесь нет вообще.

Посадка за рулем в Range Rover Velar ниже, чем в других моделях марки, хотя все равно достаточно высокая. Передние сиденья комфортабельные, но при этом обладают неплохой боковой поддержкой. У них и рулевой колонки широкий диапазон регулировок. Подогрев кресел предусмотрен уже в базовой версии. Широкий центральный подлокотник прячет вместительный бокс с функцией охлаждения.

Вседорожник создан больше для водителя и переднего пассажира. Учитывая его размеры, места для ног и над головой

на втором ряду не так уж и много – пассажиры ростом свыше 180 см будут стеснены. К тому же, подушка дивана профилирована под два места, а сидящий по центру будет стеснен. Зато у задних сидений регулируется угол наклона спинки, причем за доплату доступен его электропривод.

Судя по всему, пространством на втором ряду пожертвовали ради багажника. Его объем немалый: 673 л в обычном состоянии и 1731 л – со сложенными задними сиденьями. В более дорогих вариантах пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия (для его срабатывания нужно провести ногой под бампером).

Начальный Range Rover Velar получил систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 8 динамиками, связь Bluetooth, датчиками света и дождя, парктроник. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Самая дорогая версия First edition добавляет панорамную крышу, электропривод передних сидений и рулевой колонки, обогрев руля и задних сидений, вентиляцию и функцию массажа передних кресел, адаптивный круиз-контроль, камеры кругового обзора, Wi-Fi, 1600-ваттную аудиосистему и технологию

слежения за "слепыми" зонами. Список опций включает парковочный автопилот, мониторы для задних пассажиров, системы распознавания дорожных знаков и опрелделения усталости водителя.

В общей сложности на выбор предложены шесть двигателей. Бензиновые 2,0-литровые турбомоторы развивают 250 и 300 л. с. Выше в иерархии следует 3,0-литровый компрессорный V6 на 380 л. с. Он очень отзывчивый и радует слух приятным и негромким звуком. Двигатель неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов благодаря 450 Н•м крутящего момента, которые в распоряжении при 4500 об/мин. Такой Velar разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Правда, "аппетит" у V6 приличный – 12,7 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 180 л. с. с одной турбиной и 240 л. с. – с двумя. Но лучше проявляет себя топовый 3,0-литровый турбодизельный V6 мощностью 300 л. с. Главное его достоинство – 700 Н•м крутящего момента уже при 2000 об/мин. Тяги на малых оборотах в избытке, но вместе с тем характер двигателя спокойный. По динамике такой Velar не слишком уступает 3,0-литровому бензиновому варианту – 6,5 с до 100 км/ч и максимальные 241 км/ч. При этом в городском цикле вседорожник расходует

7,4 л/100 км, а на шоссе – 5,8 л/100 км.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Полный привод выполнен подключаемым и больше тяги передается на задние колеса. Технология Terrain Response 2 позволяет изменять настройки трансмиссии в зависимости от типа дорожного покрытия. Также предусмотрена система All-Surface Progress Control, позволяющая преодолевать сложные участки на малой скорости.

Range Rover Velar – пожалуй, самая динамичная модель за всю историю марки и лучше всего автомобиль проявляет себя именно на асфальте. Активный задний дифференциал помогает добиться нейтральной поворачиваемости. Рулевое управление точное, хотя и достаточно легкое. Вседорожник не слишком кренится в поворотах, но при этом езда довольно комфортабельная. Еще мягче она становится с опционной пневмоподвеской. К тому же, в этом случае можно увеличить клиренс до 251 мм и преодолевать броды глубиной 65 см. Доступны и адаптивные амортизаторы. Шумоизоляция салона очень хорошая, хотя иногда шум шин все же слышен.

Новый Range Rover Velar – нетипичная модель марки, хотя о вседорожных способностях конструкторы все же не забыли. Модель уже поступила в продажу в Европе и даже объявлены украинские цены. У нас начальный Velar стоит от 2 млн. гривен.









Технические характеристики Range Rover Velar			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1884	1841	1959
Длина/ширина/высота, мм	4803/1930/1665		
Колесная база, мм	2874		
Колея передняя/задняя, мм	1640/1657		
Клиренс (дорожный просвет), мм	213-251		
Объем багажника, л	673/1731		
Диаметр разворота, м	11,9		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2995	1999	2993
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	380 при 6500	240 при 4000	300 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 3500	500 при 1500	700 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	Дт/66	
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, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин	235/50 R19	235/60 R18	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	7,3	6,5
Максимальная скорость, км/ч	250	217	241
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,7	7,2	7,4
– загородный цикл	7,5	5,1	5,8
– смешанный цикл	9,4	5,8	6,4
Стоимость автомобиля, гривен	2 004 000 – 2 556 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		



Nissan Qashqai:

Nissan Qashqai – один из самых популярных вседорожников в мире. С момента его появления в 2007 году уже выпущено свыше 2,3 млн. автомобилей, что является отличным результатом. А ведь до недавнего времени модель в основном продавалась только в Европе и Азии и лишь совсем недавно Qashqai на американский рынок под названием Rogue Sport. У нас модель также довольно успешная, что подтолкнуло нас провести ее тест-драйв.

**стильный и
практичный**



Хотя Nissan Qashqai – частый гость на наших дорогах, он выделяется в потоке машин благодаря выразительному атлетичному дизайну. Его капот и боковины профилированы, а колесные арки раздуты. Радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а дополняет ее V-образная хромированная вставка. В тестируемом автомобиле фары полностью светодиодные и дополнены стильными ходовыми огнями. В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Нижняя часть кузова по прикрыта защитными пластиковыми накладками. Комплектация включает 17-дюймовые легкосплавные диски. Задние кры-

лья серьезно расширены, а подчеркивают их стреловидные фонари. У задних стоек крыши большой угол наклона, а на крыше установлен немаленький спойлер.

Nissan Qashqai второго поколения построен на модульной платформе CMF, которую используют немало моделей концерна Renault-Nissan. Он достигает 4377 мм в длину при колесной базе в 2646 мм. По меркам своего класса автомобиль довольно широкий – 1837 мм. Коэффициент лобового сопротивления у него невысокий – 0,32. Масса автомобиля составляет 1522 кг.

В тестируемой версии LE+ салон декорирован кожей, а на передней панели –

немало черных лакированных вставок. Трехспицевое рулевое колесо отличается довольно большим углом наклона, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной дисплей бортового компьютера.

Широкая центральная панель по форме напоминает щит, а сверху на ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный монитор



мультимедийной системы NissanConnect. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Их также немного, поэтому привыкание к ним не займет много времени. В самом низу находятся USB-разъем и рычажок электронного стояночного тормоза.

У рулевой колонки Nissan Qashqai изменяется угол наклона и вылет, а водительское сиденье в варианте LE+ оснащено электроприводом регулировок. Передние кресла, кстати, разработаны совместно со специалистами NASA. Они способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому после длительной поездки усталость не чувствуется. Хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и подогрев сидений.

Обзорность вперед и по сторонам хорошая, чего не скажешь об обзоре назад. Его серьезно ограничивают толстые стойки крыши и расширенные "плечи" автомобиля. Впрочем, спасают большие зеркала заднего вида и система камер кругового обзора.

Широкий подлокотник на центральном тоннеле прячет немаленький бокс для мелкой поклажи. Между ним и селектором коробки переключения передач установлены подстаканники и джойстик выбора режимов полноприводной трансмиссии.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, а вот запас над головой не такой уж и большой, что ощутят рослые пассажиры. Зато салон достаточно широкий, чтобы разместить сзади троих взрослых.

Объем багажника увеличен до 439 л в обычном состоянии, а в двухместной конфигурации он возрастает до 1503 л. Погрузочная высота небольшая, а проем

широкий. Пол в отсеке выполнен двухуровневым, а под ним размещена полноразмерная "запаска".

Комплектация LE+ подразумевает наличие системы доступа без ключа, электропакета, двухзонного климат-контроля, аудиосистемы с 6 динамиками, спутниковой навигации, парктроника, датчиков света и дождя, связи Bluetooth, панорамной крыши. Обширная комплектация по безопасности включает 6 надувных подушек, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и слежения за усталостью водителя.

Вседорожник на тесте оснащен 2,0-литровым бензиновым двигателем мощностью 144 л. с. при 6000 об/мин. Полутонному автомобилю его вполне хватает, хотя иногда "четверку" приходится раскручивать. Пиковые 200 Н•м крутящего момента достигаются только при 4400 об/мин. Впрочем, в большинстве случаев тяги на "низах" вполне хватает. Мотор работает плавно и до 3000 об/мин не очень-то и слышен, хотя затем становится громче. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость составляет 182 км/ч.

У двигателя предусмотрен режим Eco. Если активировать его (это делается кнопкой слева от руля), то педаль акселератора становится менее чувствительной, а реакции двигателя не столь бодрые. Зато в этом случае нам удалось приблизиться к паспортным показателям расхода топлива – 9,6 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км – в загородном.

Бесступенчатый вариатор Xtronic CVT неплохо настроен. Он отличается плавностью работы и быстрой реакцией и позво-

ляет легко осуществить обгон на трассе.

К слову, покупателям предлагают 1,2-литровый 115-сильный бензиновый турбомотор и 1,6-литровый 130-сильный турбодизель. Однако 1,2-литровая версия – исключительно переднеприводная, а 1,6-литровая – доступна либо с полным приводом и "механикой", либо с передним приводом и вариатором.

Полноприводная трансмиссия Nissan Qashqai имеет три режима работы: передний привод (2WD), подключаемый полный привод (4WD Auto) и принудительный полный привод с блокировкой муфты (4WD Lock). В последнем случае можно выезжать на легкое бездорожье, тем более, что клиренс достаточный – 200 мм.

Конечно, с полным приводом автомобиль демонстрирует лучшее сцепление с дорогой. Nissan Qashqai уверенно держит дорогу, а его длинноходная подвеска плавно и очень тихо поглощает большинство неровностей. При этом крены кузова небольшие. Руль довольно легкий и больше обратной связи ему не помешало бы. Технология Active Trace Control имитирует дифференциал повышенного трения и помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. У вседорожника довольно неплохая шумоизоляция, а потому ни ветер, ни шины не мешают на больших скоростях.

Цена Nissan Qashqai в Украине стартует с отметки в 486 тыс. гривен за 1,2-литровую переднеприводную модификацию. Полноприводной автомобиль с 2,0-литровым двигателем в исполнении LE+ обойдется в 812 600 гривен.











Технические характеристики Nissan Qashqai	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1522/1950
Длина/ширина/высота, мм	4377/1837/1595
Колесная база, мм	2646
Колея передняя/задняя, мм	1565/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника мин/макс, л	439/1503
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
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	144 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, ATC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	182
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	9,6
– загородный цикл	6,0
– смешанный цикл	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	812 600
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Маленькие вседорожники для большого города



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



Suzuki SX4

Suzuki SX4 привлекает внимание огромной хромированной решеткой радиатора

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, и обновленный Suzuki SX4. 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.

Suzuki SX4 второго поколения недавно прошел обновление и выглядит ярче. У него стремительный профиль со слегка приподнятой задней частью. Хромированная «зубастая» решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Изогнутые фары сверху прикрыты изгибами капота, как своеобразными бровями. Нижняя часть кузова декорирована черным пластиком, а спереди и сзади в бамперах заметны хромированные вставки. Сзади бросаются в глаза компактные треугольные фонари, а на крыше находится небольшой спойлер.

Suzuki самый крупный в тройке – достигает 4300 мм в длину против 4278 мм у Opel и 4273 мм у Fiat. У него же и самая большая колесная база – 2600 мм тогда, как у 500X – 2570 мм, а у Mokka X – 2555 мм. Интересно, что при этом SX4 заметно легче соперников: он весит 1235 кг, итальянский автомобиль – 1430 кг, а немецкий – 1340 кг.

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



Fiat компактнее соперников – 4273 мм



Opel привлекает стремительным клиновидным профилем



Suzuki самый легкий в тройке – 1235 кг



Фонари 500X украшены хромированными ободками



Фонари Mokka X растянуты на крылья



Фонари SX4 – треугольные

ванных вставок. Обод трехспицевого рулевого 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 хэтчбэка 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.

В отделке салона Suzuki также преобладает кожа и довольно много серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое, а селектор трансмиссии новый. Приборы дополнены ярко-синими ободками и красной подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а сверху на ней установлен новый 7,0-дюймовый экран. Блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Сами переключатели стали крупнее и удобнее в использовании. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету. Сиденья водителя и переднего пассажира

хорошо удерживают спину и при этом достаточно комфортабельные. Они также оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног в SX4 и Mokka X, а вот в 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Fiat щедрое пространство над головой, а вот в Suzuki задние пассажиры будут стеснены. В Opel салон самый широкий, поэтому троим сзади комфортнее. SX4 также обладает самым вместительным багажником – 430 л против 356 л – у Mokka X и всего 245 л – у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 785 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 Suzuki SX4 1,4 GLX. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, датчиками света и дождя, системой стабилизации, круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. У Mokka X и SX4 есть еще и камера заднего вида. Suzuki и Fiat получили 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 объемом 1,4 л. Мотор Fiat 500X развивает 170 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 умеренный, чем у соперников: 8,5 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Двигатель Opel Mokka X развивает 152 л. с., а 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.

«Четверка» Suzuki SX4 развивает 140 л. с. У нее больше тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Приборы Suzuki украшены синими ободками



Сзади в 500X больше всего места над головой



Салон Mokka X не слишком широкий в районе плеч



В SX4 небольшой запас места над головой

момента доступны уже при 1500 об/мин. При этом двигатель довольно бодрый и быстро набирает обороты. На смену вариатору пришел новый 6-ступенчатый «автомат», работающий быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. При этом Suzuki расходует меньше, чем два других автомобиля – 7,9 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 1,6-литровый 120-сильный атмосферный мотор.

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 Fiat, 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.

Suzuki весьма увлекателен в управлении. Его рулевое управление точное и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Задний дифференциал оснащен электронной блокировкой, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. SX4 демонстрирует неплохую маневренность. Подвеска вседорожника довольно упругая, поэтому дорожные неровности ощутимы. Зато нежелательные движения кузова в поворотах проявляются реже, чем у соперников. На скорости 130 км/ч в SX4 шум ветра дает о себе знать, хотя он и не слишком громкий.

Fiat 500X 1,4 Cross Mid самый доступный в тройке – 669 000 гривен, его преимуществом является динамика. Suzuki SX4 1,4 GLX оценен в 675 тыс. гривен и привлекает экономичностью и большим багажником. Opel Mokka X 1,4 Innovation стоит 688 тыс. гривен и отличается богатым оснащением.



Багажник Fiat самый маленький – 245 л



Объем багажника Opel – 356 л



У Suzuki в распоряжении – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Fiat 500X	Opel Mokka X	Suzuki SX4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1340	1235
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4278/1777/1658	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2570	2555	2600
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1540/1540	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	180	180
Объем багажника мин/макс, л	245/910	356/785	430/1269
Диаметр разворота, м	11,1	10,9	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1364	1373
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	152 при 6200	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 2500	200 при 1850	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/53	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	215/55 R16	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	10,9	10,2
Максимальная скорость, км/ч	200	191	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,5	8,7	7,9
– загородный цикл	5,7	5,7	5,3
– смешанный цикл	6,7	6,8	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	669 00	688 000	675 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Альтернатива вседорожнику



Audi A4 Allroad Quattro

Стреловидные фары Audi A4 Allroad Quattro украшены стреловидными светодиодами



Subaru Outback

Широка решетка радиатора Subaru Outback декорирована хромом



Volvo V60 Cross Country

Решетка радиатора Volvo V60 Cross Country по форме напоминает улыбку

Сейчас универсалы не столь популярны, как ранее, ведь их потеснили вседорожники. Они тоже просторные, но при этом обладают неплохой проходимостью. Хотя есть альтернатива и им – универсалы повышенной проходимости с увеличенным дорожным просветом и полным приводом. Они известны еще с 90-х годов, а у истоков этого сегмента стояли Audi, Subaru и Volvo. Именно их модели и станут героями нашего сравнения – новый Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country.

Audi A4 Allroad Quattro нового поколения не слишком изменился по сравнению с предшественником. Это типичный универсал Audi с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Боковины украшены характерными штампованными линиями. A4 Allroad легко отличить по особой хромированной решетке радиатора. Стреловидные ксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками, появились и хромированные молдинги. Наклоненное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова установлены продолговатые фонари.

Subaru Outback давно уже выделен в отдельную модель. Нынешнее поколение универсала выглядит довольно-таки атлетично. У него рельефные боковины и капот, раздутые колесные арки. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а каплевидные фары дополнены С-образными светодиодами. Пластиковый вседорожный обвес у Outback более выражен, чем у соперников. Особенно массивными являются бампера. Верхняя кромка пятой двери дополнена спойлером, а по краям кузова сзади размещены Г-образные фонари.

Volvo V60 Cross Country – новичок в этой тройке, ведь появился у нас в прошлом году. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. Защитные пластиковые накладки в нижней части кузова Volvo поскромнее, чем у соперников. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями.

Subaru и Audi немного крупнее, чем Volvo – достигают 4815 и 4750 мм в длину против 4638 мм. Интересно, что при этом колесная база Outback самая маленькая – 2746 мм против 2774 мм у V60 Cross Country и 2820 мм – у A4 Allroad Quattro. Немецкий универсал самый легкий – весит 1580 кг тогда, как японский – 1630 кг, а шведский – 1705 кг.

Пластик в салоне Audi щедро разбавлен серебристыми вставками, присутствует и отделка алькантарой. Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и может изменять цвет. Оригинально смотрятся вентиляционные дефлекторы



У Audi самая большая колесная база – 2820 мм



Subaru самый крупный – 4815 мм



Volvo компактнее соперников – 4638 мм



Ширину кузова A4 Allroad Quattro подчеркивают продолговатые фонари



Задний бампер Outback довольно массивный



Фонари V60 Cross Country установлены в стойках крыши

на всю ширину передней панели. Показания выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Центральная панель A4 Allroad Quattro немного повернута к водителю, а сверху к ней крепится 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Внутри переключателей блока климат-контроля появились небольшие дисплеи. А при нажатии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, довольно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка ниже, чем у конкурентов. Есть и функция подогрева. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Салон Subaru обшит кожей, в отделке присутствуют и вставки «под алюминий». На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и дополнены нежно-синей оптической подсветкой. Внутри тахометра находится указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Между ними установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 6,2-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании, а их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка Outback регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья расположены несколько выше, чем в других универсалах. Они широкие и мягкие, хотя подушки несколько коротковаты. Кресла оснащены электроприводом и подогревом. Благодаря тоненьким стойкам крыши обзорность во всех направлениях хорошая.

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

На втором ряду больше всего места для ног и над головой в Outback. А вот салон в районе плеч шире у V60 Cross Country. Правда, Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь простран-

ство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. В A4 Allroad Quattro салон самый узкий, поэтому троим взрослым тесновато. Зато у него самый большой багажник – 505 л против 490 л у Subaru и 430 л – у Volvo. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1510 л, 1801 и 1241 л, соответственно. У японского и немецкого универсалов пятая дверь оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Allroad Quattro 2,0 TSI, Subaru Outback 2,5 CVT Premium и Volvo V60 Cross Country T5 Inscription. Все они оснащены электро-стеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, аудиосистемой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, круиз-контролем, системой стабилизации и легкосплавными дисками. Subaru и Volvo также получили систему бесключевого доступа и камеру заднего вида, а у V60 Cross Country есть еще и система автоматического замедления. У Outback – 8 подушек безопасности, у A4 Allroad Quattro – 7, а у V60 Cross Country – 6.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. «Четверка» Audi с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива самая мощная – 252 л. с. при 5000 об/мин. У нее резвый характер и она быстро раскручивается. К тому же, мотор неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 370 Н·м доступен при 1600-4500 об/мин. Универсал демонстрирует лучшую в тройке динамику – 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Способствует этому и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, демонстрирующая очень быстрые переключения передач. Кроме того, Audi еще и самый экономичный – 7,9 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Также модель у нас доступна с 2,0-литровым 190-сильным турбодизелем.

Под капотом Outback – атмосферная 2,5-литровая оппозитная «четверка». Она не столь мощная, как двигатели соперников – 175 л. с. при 5800 об/мин. Крутящий момент также небольшой (236 Н·м) и доступен только при 4000 об/мин. Поэтому если автомобиль загружен и поднимается на гору, то способностей двигателя не хватает. К тому же, он довольно шумный. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо подбирает обороты двигателя, но не способствует улучшению динамики. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость – 198 км/ч. При этом «аппетит» побольше, чем у конкурентов – 10,0 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе. Subaru также можно выбрать с 3,6-литровой 256-сильной «шестеркой».

V60 Cross Country укомплектован 2,0-литровым турбодвигателем мощностью 245 л. с. при 5500 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь пиковый крутящий момент в 350 Н·м доступен с 1500 об/мин. Мотор быстро набирает обороты, хотя после



Audi получил цифровую панель приборов



Циферблаты приборов Subaru размещены в отдельных колодцах



Тахометр Volvo соседствует с двумя цветными дисплеями



В A4 Allroad Quattro салон самый узкий



На втором ряду Outback больше всего места для ног и над головой



Сзади в V60 Cross Country ограниченное пространство над головой

5000 об/мин становится несколько шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует очень плавную смену передач. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и развивает 210 км/ч. «Расход топлива у него умеренный – 9,8 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – на шоссе. Для Volvo у нас также доступен 2,4-литровый 190-сильный турбодизель.

У Subaru полный привод постоянный, а у Audi и Volvo – подключаемый. Обе ведущие оси помогают на мокрой или скользкой дороге, а также на легком бездорожье. Самый большой дорожный просвет у Outback – 213 мм против 201 мм у V60 Cross Country и всего 164 мм – у A4 Allroad. Также на «японце» установлена система помощи на крутом спуске.

Audi делает упор на управляемость. Энергоемкая подвеска мягче, чем у предшественника, а потому неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом крены в поворотах небольшие благодаря относительно низкому центру тяжести. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автострасе сторонние звуки не дают о себе знать.

В Subaru на первом месте – комфорт. Его пружины подвески самые мягкие, а поэтому даже глубокие выбоины легко поглощаются. Хотя при этом в виражах универсал ощутимо кренится. Рулевое управление довольно точное, хотя его информативность в околонулевой зоне не лучшая. Кроме того, предусмотрена система распределения вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения и помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 11,0 м тогда, как у A4 Allroad – 11,6 м, а у V60 Cross Country – 11,4 м. Шумоизоляция в Subaru несколько хуже, чем у соперников.

Ходовая Volvo являет собой компромисс между комфортом и управляемостью. Ход подвески V60 Cross Country довольно большой и езда вполне комфортабельная. Вместе с тем нежелательные движения кузова в поворотах не слишком выражены. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Курсовая устойчивость не вызывает вопросов. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Subaru Outback 2,5 CVT Premium самый доступный в тройке – 1 106 000 гривен. При этом у него богатое оснащение. Volvo V60 Cross Country T5 Inscription стоит 1 227 000 гривен и привлекает компактными размерами. Новый Audi A4 Allroad Quattro 2,0 TSI ощутимо дороже одноклассников – 1 548 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Багажник Audi самый большой – 505 л

У Subaru также в распоряжении 490 л

Объем багажника Volvo – 430 л

Технические характеристики				
Модель	Audi A4 Allroad	Subaru Outback	Volvo V60 Cross Country	
Тип кузова	универсал			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная масса, кг	1580	1630	1705	
Длина/ширина/высота, мм	4750/1842/1493	4815/1840/1675	4638/1899/1545	
Колесная база, мм	2820	2745	2776	
Колея передняя/задняя, мм	1578/1565	1570/1580	1588/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	164	213	201	
Объем багажника мин/макс, л	505/1510	490/1801	430/1241	
Диаметр разворота, м	11,6	11,0	11,4	
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1984	2498	1969	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	16/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	252 при 5000	175 при 5800	245 при 5500	
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	370 при 1600-4500	235 при 4000	350 при 1500-4800	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Аи-95/70	Аи-95/67	
Трансмиссия				
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	8-ст. автоматическая	
Ходовая				
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые			
Количество подушек безопасности, шт	7	8	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSTC	
Размер шин	225/55 R17	225/60 R18	235/60 R18	
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1	10,2	6,8	
Максимальная скорость, км/ч	245	198	210	
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	7,9	10,0	9,8	
– загородный цикл	5,6	6,3	6,0	
– смешанный цикл	6,4	7,7	7,4	
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	1 548 000	1 106 000	1 227 000	
Первое техобслуживание, км	10 000			
Периодичность техобслуживания. км	10 000			

Поединок хэтчбэков 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 внешний 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 хэтчбэка визуально расширяют крупные трапецевидные 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 диаметр и обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает ана-



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

логовый 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 хэтчбека 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, магнитола, 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 хэтчбэков 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 хэтчбэку 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 5000 об/мин. Однако, главное ее преимущество – тяга на низких оборотах, ведь максимальные



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

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. Хэтчбек 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 хэтчбека 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 хэтчбеков. 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 – 547 тыс. гривен. Еще одно его преимущество – хорошая динамика. Mazda 3 1,5 Touring+ стоит 589 000 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	589 000	600 000	547 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Почти вседорожники



Infiniti QX30

Широкая решетка радиатора и узкие светодиодные фары – черты Infiniti QX30



Mercedes-Benz GLA

Широкая решетка радиатора Mercedes-Benz GLA украшена трехлучевой звездой



Volvo V40 Cross Country

Светодиодные фары Volvo V40 CC украшены T-образными ходовыми огнями

Популярные в наши дни городские вседорожники привлекают большим клиренсом и наличием полного привода. Хотя в большинстве своем это довольно крупные автомобили, а в городе больше к стати компактные машины. Впрочем, есть альтернатива – модели повышенной проходимости Infiniti QX30, Mercedes-Benz GLA и Volvo V40 Cross Country. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Новый Infiniti QX30 только-только появился на нашем рынке. Вседорожный хетчбэк привлекает элегантными плавными обводами кузова. У него выпуклый капот, выраженные мускулистые передние крылья и элегантные волнообразные линии на боковинах. Фирменная четырехугольная решетка радиатора обрамлена хромом и образует небольшие "брови" над раскосыми фарами. Колесные арки, пороги и бамперы снизу защищены черными пластиковыми накладками. Оконная линия довольно высокая, а задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом. Заднее стекло закрыто спойлером.

Mercedes-Benz GLA недавно прошел обновление. Пожалуй, он больше всех в этой тройке напоминает вседорожник, ведь его дизайн довольно мускулистый и "подкачанный". Широкая решетка радиатора украшенная по центру большой трехлучевой звездой. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У вседорожника высокая оконная линия, а капот и боковины слегка профилированы. Предусмотрен и защитный пластиковый обвес. Панорамное заднее стекло сверху закрыто спойлером. Фонари соединены хромированным молдингом.

Volvo V40 Cross Country также пережил небольшую модернизацию. В его внешнем виде преобладают элегантные плавные линии. Передняя часть слегка заострена, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Фирменная радиаторная решетка перечеркнута балкой с логотипом марки. Новые продолговатые фары оснащены светодиодными лампами, Т-образные ходовые огни – "визитная карточка" шведской марки. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Защитные пластиковые накладки у Volvo самые скромные. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты L-образными фонарями в стойках крыши. Пятая дверь – практически полностью прозрачная.

Infiniti QX30 и Mercedes-Benz GLA немного крупнее, чем Volvo V40 CC – достигают 4425 мм в длину против 4370 мм. У них же большая колесная база – 2700 мм тогда, как у Volvo она равна 2647 мм. Схожие размеры немецкой и японской модели не удивляют, ведь они построены на одной платформе. Интересно, что Mercedes-Benz легче собрата – 1505 кг против 1561 кг у Infiniti. Volvo весит 1509 кг.

Салон Infiniti QX30 декорирован кожей. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. На приборной панели пре-



Infiniti отличается элегантным дизайном



Mercedes-Benz выглядит весьма атлетично



Volvo компактнее соперников – 4370 мм



Расширенные плечи QX30 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Фонари GLA соединены хромированной накладкой



Пятая дверь V40 – практически полностью прозрачная

обладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Вертикальная центральная консоль повернута к водителю. Она весьма компактная, но кнопок на ней много. К тому же, они мелкие и тесно сгруппированы, то есть привыкание к ним может занять некоторое время. Сверху установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом. Кресла первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи.

У Mercedes-Benz GLA отделка тканевая, а кожей обшиты только трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Зато внутри довольно много серебристых вставок "под алюминий". Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивных двигателей. Циферблаты приборов немного освежены. Они размещены в двух отдельных колодцах, а разделяет их цветной дисплей бортового компьютера. К центральной панели сверху прикреплен новый 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и некоторые из них чересчур мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда обладают неплохой боковой поддержкой и при этом мягкие. Есть и функция подогрева. Посадка в GLA несколько выше, чем у соперников, что способствует хорошей обзорности вперед и по сторонам. А вот заднее стекло не очень большое.

В салоне Volvo V40 Cross Country господствует сдержанный шведский дизайн. Кожа в отделке сочетается с тоненькими хромированными накладками. Можно изменять и цвет подсветки. На ободке рулевого колеса предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Комбинация приборов – цифровая, то есть показания выведены на несколько дисплеев с центральным круглым тахометром. Центральная панель выполнена очень тонкой, а за ней предусмотрено отделение для поклажи. Сверху на ней – 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Некоторые переключатели на несколько мелковаты, что осложняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка оснащена регулировками по высоте и глубине. Передние сиденья немного упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Также они оснащены подогревом, а у водительского кресла есть электропривод. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при

парковке ее серьезно ограничивают толстые задние стойки.

На втором ряду места для ног Volvo несколько больше, чем у соперников, пусть его колесная база и меньше. Зато у Mercedes-Benz и Infiniti ощутимо больший запас над головой. Задние сиденья Volvo оснащены подогревом. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника QX30 равен 430 л, у GLA – 421 л, а у V40 CC – 324 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1235 и 1032 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Infiniti QX30 2,0 GT Premium, Mercedes-Benz GLA250 4Matic и Volvo V40 Cross Country 2,0 Inscription+. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, 7 подушками безопасности и системой стабилизации. У Infiniti и Volvo также есть камера заднего вида, а QX30 получил еще и спутниковую навигацию. V40 CC и GLA250 укомплектованы системами автоматического торможения и слежения за усталостью водителя, а у шведского хэтчбэка есть еще технологии соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами. И тут нас ожидает сюрприз: Infiniti и Mercedes-Benz оснащены одним и тем же силовым агрегатом – 211-сильной "четверкой" и 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Двигатель работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на "низах". Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км.

У Mercedes-Benz эти же двигатель и трансмиссия настроены иначе, поэтому динамика лучше – 7,2 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, "аппетит" у него немного меньше – 8,3 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на трассе. И если у QX30 такой двигатель – единственный доступный в Украине, то GLA можно выбрать с бензиновым турбомотором объемом 1,6 л (156 л. с.) и турбодизелями объемом 1,5 л (109 л. с.) и 2,1 л (136 и 177 л. с.).

Мотор V40 CC самый мощный в тройке – развивает 245 л. с. при 5500 об/мин. Крутящий момент также больше, чем у соперников – 350 Н·м. Доступен он с 1500 об/мин и вплоть до 4000 об/мин, так



Салон Infiniti декорирован кожей



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Показания приборов Volvo выведены на экраны



У QX30 приличное пространство над головой



Места для ног сзади в GLA немного



Сиденья второго ряда V40 оснащены подогревом

что приличная тяга доступна в широком диапазоне оборотов. Двигатель очень эластичный и работает тихо. Volvo способен разогнаться до 100 км/ч за 6,1 с и развить 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, но не столь быстро, как у соперников. В городском цикле хэтчбэк "употребляет" 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Есть и менее мощная, оснащенная 190-сильной модификацией этого двигателя.

У всех трех хэтчбэков полный привод – подключаемый. Преимущество Infiniti и Mercedes-Benz – высокий (более 200 мм) дорожный просвет. У V40 СС он гораздо меньше – всего 153 мм.

Mercedes-Benz GLA более ориентирован на комфорт. Подвеска мягкая и, к тому же, при обновлении увеличили ее рабочий ход. Большинство дорожных неровностей неощутимы. Ходовая неплохо настроена, поэтому крены кузова в поворотах небольшие. К сцеплению с дорогой вопросов нет, как и к курсовой устойчивости. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи вполне достаточно. На больших скоростях в салоне тихо, а шумы ветра и шин не дают о себе знать.

У Infiniti QX30 подвеска чуть более упругая, но она длинноходная и плавно поглощает большинство выбоин. При этом высокий хэтчбэк не слишком кренится в поворотах. Сцепление с дорогой не вызывает вопросов. Однако нередко дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и становится тяжелее по мере роста скорости, но информативным его нельзя назвать. На больших скоростях слышны шумы ветра и шин, но с ними неплохо борется опциональная система активного подавления звуковых помех.

Volvo демонстрирует неплохую управляемость. Его руль с электроусилителем отлично настроен – он точный и обеспечивает на удивление неплохую обратную связь. Диаметр разворота у V40 наименьший – 10,8 м против 11,4 м – у QX30 и 11,8 м – у GLA. Недостаточная поворачиваемость практически не ощутима благодаря системе Corner Traction Control, имитирующей дифференциал повышенного трения. Можно без доплаты выбрать тип подвески: обычную Dynamic и более жесткую Sport. В первом случае V40 комфортнее, во втором – увереннее чувствует себя на извилистых дорогах и меньше кренится в поворотах. При 130 км/ч аэродинамические шумы практически не слышны.

Volvo V40 Cross Country 2,0 Inscription+самый доступный в тройке – 1 010 025 гривен, он также привлекает динамикой и богатым оснащением. Цена Infiniti QX30 2,0 GT Premium – 1 011 000 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник. Mercedes-Benz GLA250 4Matic стоит 1 021 677 гривен, а его преимущество – экономичность.



Багажник Infiniti самый вместительный – 430 л

У Mercedes-Benz в распоряжении – 421 л

Объем багажника Volvo – 324 л

Технические характеристики			
Модель	Infiniti QX30	Mercedes-Benz GLA250	Volvo V40 Cross Country
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1561	1505	1509
Длина/ширина/высота, мм	4425/1815/1515	4424/1804/1494	4369/1802/1445
Колесная база, мм	2700	2700	2647
Колея передняя/задняя, мм	1572/1573	1569/1560	1548/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	202	204	132
Объем багажника мин/макс, л	430/1157	421/1235	324/1032
Диаметр разворота, м	11,4	11,8	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1991	1991	1969
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	211 при 5500	211 при 5500	245 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1200	350 при 1200	350 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	235/50 R18	215/60 R17	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3	7,2	6,1
Максимальная скорость, км/ч	230	235	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,9	8,3	8,5
– загородный цикл	5,7	5,6	5,2
– смешанный цикл	6,9	6,6	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 011 000	1 021 677	1 010 025
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Компактные, но вместительные



Peugeot 2008

Хромированная решетка радиатора
Peugeot 2008 сочетается
с раскосыми фарами



Renault Logan MCV

Широкая решетка радиатора Renault
Logan MCV напоминает улыбку



Skoda Fabia Combi

Прямоугольные фары и "клюв"
с логотипом марки – черты
Skoda Fabia Combi

Мы привыкли, что универсалы, как правило, большие, ведь на первом месте у них внутреннее пространство. Впрочем, существует целый сегмент компактных универсалов В-класса. Они небольшие и экономичные, но при этом вместительные. В последние годы этих моделей стало меньше, ведь их постепенно вытесняют компактные вседорожники. На нашем рынке универсалов В-класса и вовсе мало, хотя присутствуют Peugeot 2008, Renault Logan MCV и Skoda Fabia Combi.

Peugeot 2008 позиционируют, как вседорожную модель с увеличенным до 162 мм клиренсом. На бамперах, порогах и колесных арках размещены черные пластиковые накладки. Недавно универсал обновили и он стал выглядеть ярче. У него большой угол наклона лобового стекла, мускулистые боковины и выпуклые колесные арки. Линия крыши отличается оригинальным изгибом. Широкая решетка радиатора сочетается со слегка раскосыми тонированными фарами. Пятая дверь выполнена рельефной, а панорамное заднее стекло прикрыто сверху спойлером. По краям кузова размещены светодиодные фонари, напоминающие жабры.

"Семейство" Renault Logan также недавно претерпело обновление. Дизайн универсала гораздо более сдержанный, чем у Peugeot, хотя расширенные колесные арки все же прибавляют автомобилю мускулов. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – большой логотип Renault. Передние фары – довольно крупные, большой и воздухозаборник в переднем бампере. Впервые появились светодиодные ходовые огни. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими вертикальными фонарями. На крыше установлен небольшой спойлер.

Skoda Fabia Combi сохраняет фирменный стиль и знакомый силуэт. Вместе с тем, в дизайне стало больше граней и углов, а боковины теперь профилированы. Широкая черная решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары, дополненные светодиодными лампами дневного света. На "носу" размещен логотип Skoda, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. В лючке бензобака предусмотрен скребок для льда. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены прямоугольные фонари.

По меркам В-класса, универсалы крупные. Renault заметно больше соперников – достигает 4494 мм в длину при колесной базе в 2634 мм. У Skoda эти показатели составляют 4257 мм и 2470 мм, соответственно. Длина Peugeot равна 4159 мм, а расстояние между осями – 2538 мм. Он, кстати, самый тяжелый в тройке – 1235 кг против 1150 кг у Logan MCV и 1178 кг – у Fabia Combi.

В салоне Peugeot 2008 присутствуют серебристые детали и черные лакированные



Peugeot позиционируют, как вседорожный универсал



Renault крупнее соперников – 4494 мм



В дизайне Skoda преобладают грани



Фонари 2008 напоминают жабры



У Logan MCV серьезно расширены задние крылья



Прямоугольные фонари Fabia Combi установлены по краям кузова

поверхности, а выглядит он очень необычно. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо, обшитое кожей. Комбинация приборов размещена непривычно высоко, поэтому циферблаты приборов находятся как раз на уровне глаз. По центру находится экран бортового компьютера, по бокам от него – спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Сверху на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены одна от другой, но некоторые из них мелковаты. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского сиденья. Однако, нужно учитывать, что в своем верхнем положении руль частично перекрывает приборы. Кресла первого ряда в 2008 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

В отделке салона Renault во флагманской версии Expression довольно много серебристых вставок "под алюминий", а наряду с ними – весьма стойкий к царапинам пластик, имитирующий по фактуре карбон. Новое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. По центру панели находится большой спидометр, справа от него – экран бортового компьютера, а слева – тахометр. Клавиши на широкой центральной панели большие и удобные в пользовании. Сверху предусмотрена небольшая запираемая ниша для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, зато можно изменить высоту кресла водителя. Сиденья первого ряда в Logan мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. К тому же, их подушки несколько коротковаты. А подлокотник предлагают за доплату. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Skoda преобладают строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia. Оно декорировано кожей, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены напылы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато неплохо удержи-

вают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду места для ног в Logan MCV немного больше, чем у 2008 и Fabia. Пространство довольно приличное во всех универсалах. Ширина салона в районе плеч в трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Peugeot заметно меньше, чем у конкурентов: он составляет 350 л, у Skoda – 530 л, а у Renault – 573 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1194, 1395 и 1518 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Peugeot 2008 1,2 Active, Renault Logan MCV 0,9 TCe Expression и Skoda Fabia 1,2 Ambition. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, системой стабилизации. Peugeot и Renault получили климат-контроль, а Skoda – кондиционер. У 2008 также есть связь Bluetooth, датчики света и дождя, а у Logan – круиз-контроль и навигационная система. У Peugeot – 6 подушек безопасности, у Renault – 4, а у Skoda – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми турбомоторами. Трехцилиндровый двигатель 2008 объемом 1,2 л самый мощный – 110 л. с. при 5500 об/мин. У него неплохая тяга на малых оборотах. Максимальные 205 Н•м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Двигатель очень эластичный и работает тихо, ведь его не приходится слишком раскручивать. Хотя вибрации дают о себе знать. А вот 6-ступенчатый "автомат" работает плавно, но не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч. В городском цикле универсал расходует 6,6 л/100 км, а в загородном – 4,4 л/100 км.

Под капотом Logan MCV – 0,9-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 90 л. с. при 5000 об/мин. Он достаточно резвый и быстро раскручивается, а разгон до 100 км/ч занимает 11,1 с. Но тяги большому универсалу не всегда достаточно, ведь максимальный крутящий момент – всего 140 Н•м при 2250 об/мин. К тому же, на высоких оборотах он становится слишком шумным, да и вибрации ощутимы. Роботизированная 5-ступенчатая трансмиссия работает с толчками. Зато расход топлива небольшой – 5,7 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать версии с 1,2-литровым 75-сильным бензиновым атмосферным двигателем и 1,5-литровым турбодизелем мощностью 90 л. с.

Skoda оснащена новым 1,2-литровым четырехцилиндровым турбомотором на 110 л. с. Он обладает крутящим моментом



Комбинация приборов Peugeot расположена непривычно высоко



Приборы Renault украшены хромированными ободками



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду 2008 комфортнее двоим пассажирам



У Logan MCV больше всего места для ног сзади



В салоне Fabia Combi очень просторно

в 175 Н•м при 1400-4000 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощутима турбопауза. "Четверка" самая тихая в тройке, а вибрации почти не ощутимы. Она быстро набирает обороты и достаточно эластичная, чтобы поддерживать 120 км/ч при 2500 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и способствует хорошей динамике. Разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а максимальная скорость – 199 км/ч. Расход топлива относительно небольшой: 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном. Fabia Combi также доступен с 90-сильной версией этого турбомотора и атмосферными "четверками" объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,6 л (110 л. с.).

Peugeot более ориентирован на комфорт. Конечно, длинноходная подвеска легко справляется с большинством неровностей, но некоторые из них поглощаются довольно-таки громко. При этом крены кузова в виражах выражены намного меньше. У 2008 очень редко проявляется недостаточная поворачиваемость, ведь его передняя часть весьма легкая. Высокий (162 мм) дорожный просвет позволяет уверенно заезжать на бордюры. Руль легкий и немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. В Универсала неплохая шумоизоляция, поэтому ветер и шины не слишком слышны при 120 км/ч.

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

Ходовая Skoda Fabia Combi демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Его рулевое управление точное и самое информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая, но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у четвѣрки относительно небольшие. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Renault Logan MCV 0,9 TCe Expression самый доступный в тройке – 417 тыс. гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Skoda Fabia 1,2 TSI Ambition стоит 481 тыс. гривен, а ее сильная сторона – хорошая динамика. Peugeot 2008 1,2 Active дороже соперников – 501 тыс. гривен, но зато у него богатая комплектация.



Объем багажника Peugeot – 350 л

Багажник Renault самый вместительный – 573 л

У Skoda в распоряжении – 530 л

Технические характеристики			
Модель	Peugeot 2008	Renault Logan MCV	Skoda Fabia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1235	1150	1178
Длина/ширина/высота, мм	4159/1739/1556	4494/1733/1518	4257/1732/1467
Колесная база, мм	2538	2634	2470
Колея передняя/задняя, мм	1477/1488	1497/1486	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	162	145	141
Объем багажника мин/макс, л	350/1194	573/1518	530/1395
Диаметр разворота, м	11,2	10,4	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	898	1197
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	90 при 5500	110 при 4600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 1500	140 при 2250	175 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	5-ст. роботизированная	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	195/60 R16	185/65 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	11,1	9,6
Максимальная скорость, км/ч	188	169	199
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,6	5,7	5,8
– загородный цикл	4,4	4,6	4,1
– смешанный цикл	5,2	5,0	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	501 000	417 500	481 600
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Универсал Porsche 928 подарили
Фердинанду Порше на 75-летие

Porsche 928: **юбилей нестареющего** **Porsche**

Марка Porsche стала известна, прежде всего, благодаря заднемоторным моделям с оппозитными двигателями, такими как легендарный Porsche 911 и его предшественник 356. Но наряду с ними были неплохие модели с более традиционной компоновкой – такие, как купе Porsche 928, празднующий свое 40-летие.

В это трудно поверить, но Porsche 928 создавали, как замену модели 911. В начале 70-х топ-менеджмент компании решил, что заднемоторная компоновка исчерпала свой потенциал и поручил разработать новую модель. После нескольких неудачных экспериментов со среднемоторными шасси было решено, что машина получит классическую переднемоторную компоновку. Проект уже заинтересовал самого Фердинанда Порше, который давно мечтал о более комфортабельной туристической модели премиум-класса. Причем непременно с 300-сильным V8 под капотом, которым можно было бы привлечь американских покупателей.

Однако крест на новой модели чуть было не поставил топливный кризис. Большие V8 перестали пользоваться спросом даже в США и руководство Porsche подкорректировало планы. Porsche 911 с производства не сняли, а новое купе решили сделать роскошной альтернативой ему. В целях экономии топлива объем мотора уменьшили до 4,5 л. Тем временем в 1975 году появился первый переднемоторный Porsche 924.

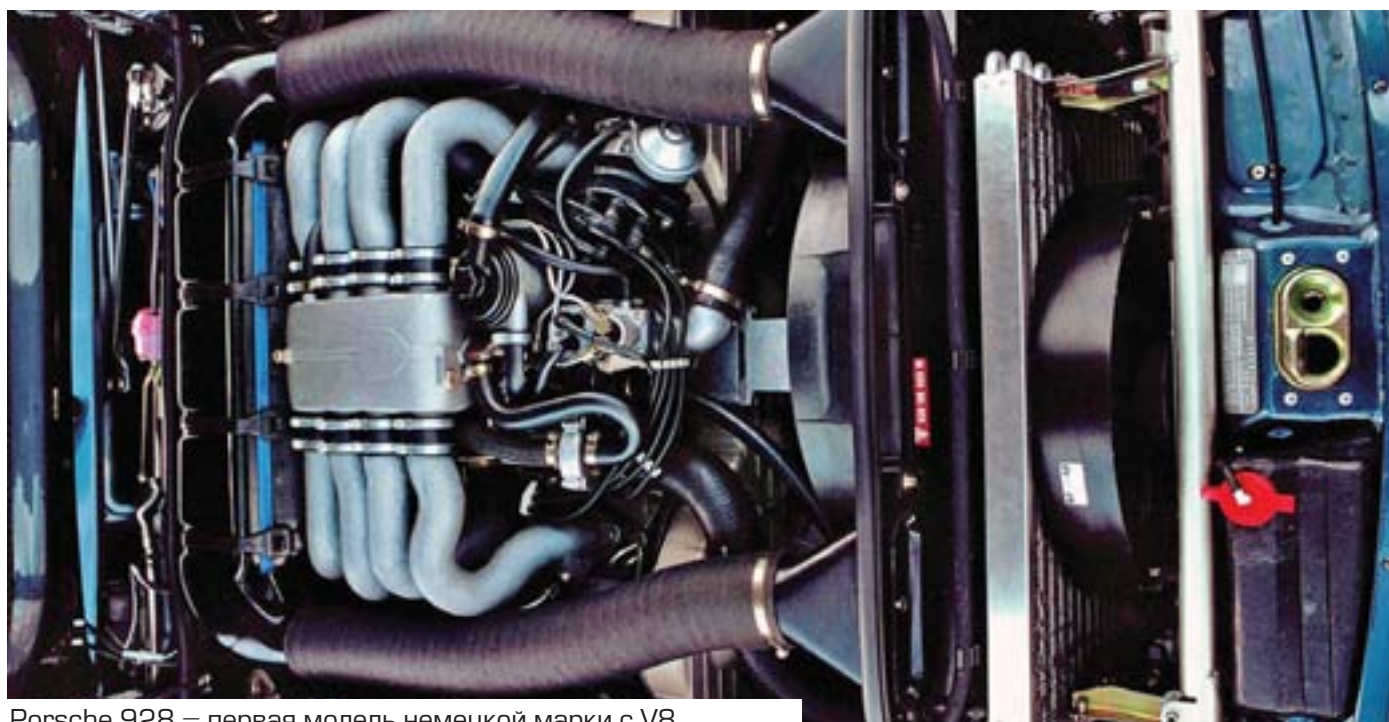
Премьера Porsche 928 состоялась в августе 1977 года на Франкфуртском автошоу. Широкое и очень низкое обтекаемое трехдверное купе произвело настоящий фурор. Дизайн Анатоля Лапина поразил публику. Длинный капот и выдвинутые круглые фары и выраженный "акулий нос"



Porsche 928 S4 Clubsport, 1987 год



Всего выпущено 61 тыс. Porsche 928 всех версий



Porsche 928 – первая модель немецкой марки с V8



Porsche 928 GT 1989 года



Porsche 928 S2, 1983 год



Porsche 928 S4 1986 года



Porsche 928 S 1980 года



Выдвигающиеся фары – изюминка купе

привлекли всеобщее внимание. При этом автомобиль получил интегрированные бамперы, защищавшие кузов на скорости до 8 км/ч.

Равное распределение веса по осям (50:50) обеспечивала компоновка типа transaxle. То есть двигатель располагался

спереди продольно, а коробка переключения передач – в районе задней оси, перед главной передачей. Кузов был оцинкован, и производитель давал семилетнюю гарантию от коррозии. А для снижения веса двери и капот изготовили из алюминиевых сплавов. В итоге 928 оказался на 250 кг легче конкурентов Ferrari 400 и Jaguar XJ-S.

Инжекторный 4,5-литровый V8 развивал 240 л. с., а максимальные 363 Н·м крутящего момента делали двигатель очень эластичным. Автомобиль разогнался до 100 км/ч за 7 с и развивал 240 км/ч. На выбор предлагали 5-ступенчатую механическую трансмиссию или 4-ступенчатый "автомат" производства Mercedes-Benz.

Пусть Porsche 928 не был столь маневренным, как 911, но по комфорту езды ему не было равных. К тому же, салон обшили качественной кожей, а комплектация включала гидроусилитель руля, регулирующую рулевую колонку, кондиционер, электростеклоподъемники и круиз-контроль. На втором ряду места также было больше, чем в 911. К тому же, сиденья можно было сложить и увеличить объем багажника со 178 до 580 л.

Новинка выиграла титул "Автомобиль 1978 года", став первой спортивной моделью, победившей в этом конкурсе. Покупатели также оценили автомобиль: за четыре года продали более 20 000 недешевых купе. Базовая модель стоила 26 000 долларов, что сопоставимо с 115 тыс. долларов по современному курсу.

В 1980 году, по окончании топливного кризиса, представили более мощный Porsche 928 S. Благодаря увеличению объема двигателя до 4,7 л мощность поднялась до 300 л. с. Скорость возросла до 245 км/ч, а разгон до 100 км/ч сократился на полсекунды. Отличить авто можно по заднему спойлеру.

Четыре года спустя показали 310-сильный 928 S2 – первая модель немецкой марки с антиблокировочной системой



Strosek Porsche 928

тормозов ABS. Один из S2 преподнесли в подарок Фердинанду Порше к его 75-летию. Причем специально для шефа купе превратили в спортивный универсал. Ему даже присвоили отдельный индекс 942.

Представленный в 1987 году новый Porsche 928 S4 наконец получил 5,0-литровый V8, как изначально хотело руководство марки. Двигатель с четырьмя клапанами на цилиндр развивал 320 л. с. Максимальная скорость выросла до 270 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 5,9 с. Сзади появились новые фонари и регулируемое антикрыло.

Для любителей активной езды выпустили ограниченную версию S4 Club Sport. Из салона убрали электроприводы, центральный замок, часть шумоизоляции и даже зеркало заднего вида со стороны пассажира. Результат – "похудение" на 180 кг. Установка специальных поршней и распредвалов сделала двигатель более резвым. Club Sport поставляли только с механической трансмиссией и блокируемым на 40% дифференциалом ZF.

Модификация S4 дала жизнь еще одной эксклюзивной версии. Тюнинг-ателье Strosek серьезно доработало модель и подняло ее мощность до 360 л. с. Кроме того, установили поднимающиеся вверх двери.

Однако спартанская модель не привлекла много внимания, и продали всего 19 автомобилей. Поэтому решили выпустить более комфортабельный вариант, чем 928 GT. Купе получило прибавку в 10 л. с. и технические новшества Club Sport, но ему вернули все атрибуты комфорта. GT оказался чуть быстрее S4 – 5,6 с до



Гоночный Porsche 928 в Ле-Мане



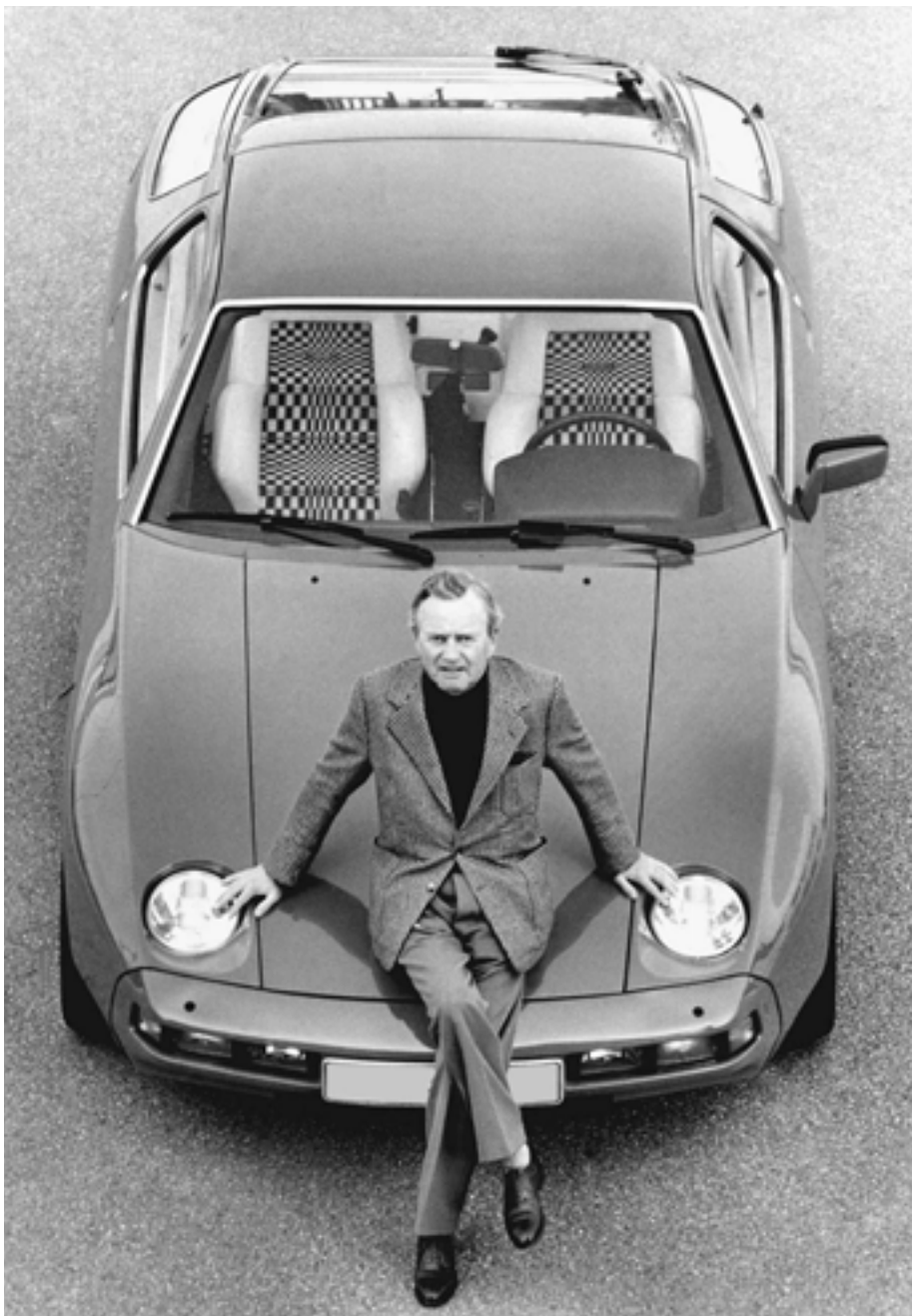
Интегрированные бамперы выглядели очень гармонично



Для своего времени салон Porsche 928 был очень роскошным



Компоновка transaxle подразумевает двигатель спереди, а трансмиссию — у задней оси



Фердинанд Порше оказался сторонником туристических купе

100 км/ч. А вскоре всем Porsche 928 добавили бортовой компьютер, антипробуксовочная система, а также впервые установили фронтальные подушки безопасности.

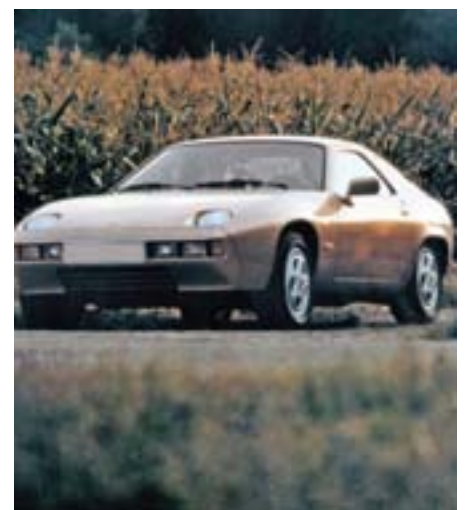
В начале 90-х популярность 15-летнего Porsche 928 начала постепенно снижаться. Дорогое купе продавалось гораздо хуже, чем обновленный 911. Не помогла и новая модификация 928 GTS, которой суждено было стать последней. Ее 5,4-литровая 345-сильная "восьмерка" с приличным крутящим моментом в 500 Н·м позволял разогнаться до 100 км/ч за 5,4 секунды и развивать 275 км/ч. Цена достигла отметки в 100 000 долларов. За три года приобрели всего чуть более 2800 этих дорогих моделей, и в 1995 году Porsche 928 сняли с производства. За 17 лет по миру разошлось около 61 000 оригинальных купе.

В Штутгарте снова сосредоточились на 911, который, как ни странно, пережил своего потенциального наследника 928. Последний не оказался столь культовым, как 911, но все же был достаточно популярным. На нем ездили такие звезды, как режиссер Стивен Спилберг, актеры Чарли Шин и Эдди Мерфи. А Porsche 928 S даже удалось поучаствовать в соревнованиях. В 1983 году гонщик Раймон Бутино выступал за его рулем в 24-часовой гонке в Ле-Мане.

Тем не менее, руководство Porsche не оставляет надежды возродить туристическое купе. Основой для него может послужить новый Porsche Panamera второго поколения.



Финальный Porsche 928 1991 года



Первый Porsche 928 1977 года

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

№ 1 сентябрь 2017

ТЕМА
НОМЕРА
ДОСТИЧЬ
ЦЕЛИ

СОТВОРИ
СЕБЯ САМА

ЗИНАИДА
НЕНОВА
ZINEL.AGENCY —
ЭТО ШАНС!

КРАСОТА
НАЧИНАЕТСЯ
С УЛЫБКИ

ФАВОРИТЫ
СЕНТЯБРЯ

ФОТОПРОЕКТ
«КРАСИВЫЕ
ЖЕНЩИНЫ
УКРАИНЫ»

ТЕОРИЯ
«ВСЕЛЕННОЙ»
СЕКРЕТЫ
УСПЕШНЫХ
ВЗАИМО-
ОТНОШЕНИЙ

НОВАЯ VALNA
В УКРАИНСКОЙ
ПОП-МУЗЫКЕ

Виктория Мунтян

ДУШЕВНЫЙ МИР
ФОРМИРУЕТ ВНЕШНОСТЬ



www.cosmolady.com.ua

facebook.com/cosmolady.magazine

НАМ 14 РОКІВ!

21/09

KNZS

ЦЕНТРАЛЬНИЙ ПАРК КОНЧА-ЗАСПА

COMING SOON

ВЕЛЮР

RESIDENCE

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