

Тест-Драйв

Ноябрь 2018



McLaren Speedtail • Peugeot e-Legend • Citroen DS X E-Tense • Mercedes-Benz Vision Urbanetic • Renault EZ-Pro • Volkswagen I.D. Buzz Cargo • Mercedes-AMG A35 • Renault Kadjar • Bollinger B2 • Volkswagen Passat NMS • Ford Territory • Skoda Kodiaq GT • BMW X7 • Volkswagen T-Cross • Porsche 935 • Lincoln Nautilus • Kia Cerato • Nissan Altima • Subaru Forester • Ford Edge • MG3 • Maserati Levante • Volvo S60 • Mercedes-AMG GT 4-Door • Rolls-Royce Cullinan • Jeep Wrangler • Acura TLX • Lexus ES • Volvo S90 • Honda HR-V • Renault Captur • Seat Arona • Citroen C3 • Ford Fiesta • Volkswagen Polo • Alfa Romeo Giulietta • Honda Civic • Seat Leon

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



4

Автосалон

АВТОСАЛОН В ПАРИЖЕ MONDIAL DE L'AUTO 2018:
взгляд в будущее со старейшего автошоу в мире

18

Тест-драйв

JEEP WRANGLER:
бездорожье – eVWго стихия

26

Концепт-кар

PEUGEOT E-LEGEND:
дань истории

30

Концепт-кар

CITROEN DS X E-TENSE:
асимметричный «спортмен» будущего

34

Концепт-кар

MERCEDES-BENZ VISION URBANETIC:
автономный и многофункциональный

42

Концепт-кар

RENAULT EZ-PRO:
средство доставки третьего тысячелетия

42

Концепт-кар

VOLKSWAGEN I.D. BUZZ CARGO:
коммерческий автомобиль будущего

46

Премьера

MERCEDES-AMG A35:
хетчбэк с «огоньком»

52

Премьера

RENAULT KADJAR:
модернизация

58

Премьера

BOLLINGER B2:
первый в мире электропикап

62

Премьера

VOLKSWAGEN PASSAT NMS:
смена поколений

66

Премьера

FORD TERRITORY:
бюджетная альтернатива Kuga

70

Премьера

SKODA KODIAQ GT:
инъекция спортивности

74

Премьера

BMW X7:
новый флагман в линейке

80

Премьера

VOLKSWAGEN T-CROSS:
младший член «семейства»

86

Премьера

MCLAREN SPEEDTAIL:
цель – скорость

92

Премьера

PORSCHE 935:
возвращение

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины. 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: booker.afp@gmail.com

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

**98**

Дебютант
LINCOLN NAUTILUS:
в ретро-стиле

**104**

Дебютант
KIA CERATO:
четвертая глава

**110**

Дебютант
NISSAN ALTIMA:
инъекция спортивности

**116**

Дебютант
SUBARU FORESTER:
пятый дубль

**122**

Дебютант
FORD EDGE:
новый дизайн и прибавка в мощности

**128**

Дебютант
MG3:
британец с китайскими корнями

**134**

Дебютант
MASERATI LEVANTE:
модернизация и расширение линейки

**140**

Дебютант
VOLVO S60:
третья глава

**146**

Дебютант
MERCEDES-AMG GT 4-DOOR:
разумная мощь

**154**

Дебютант
ROLLS-ROYCE CULLINAN:
король вседорожников

**160**

Сравнительный тест-драйв
ACURA TLX, LEXUS ES, VOLVO S90:
Разнообразный бизнес-класс

**166**

Сравнительный тест-драйв
HONDA HR-V, RENAULT CAPTUR, SEAT ARONA:
Вседорожники для города

**172**

Сравнительный тест-драйв
CITROEN C3, FORD FIESTA, VOLKSWAGEN POLO:
Законодатели мод в В-классе

**178**

Сравнительный тест-драйв
ALFA ROMEO GIULIETTA, HONDA CIVIC, SEAT LEON:
Хетчбэки с характером

**184**

Страницы истории
HONDA:
70 лет успеха

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.



MONDIAL
DE L'AUTO

PARIS

120
A N S

Автосалон в Париже Mondial de l'Auto 2018

взгляд в будущее со старейшего автошоу в мире

Идею проведения международных автомобильных выставок придумали во Франции в конце XIX века и Парижский автосалон Mondial de l'Auto является самым первым и старейшим в мире. Впервые он открыл свои двери в далеком 1898 году, так что теперь он празднует свое 120-летие. Выставка проходит с 4 по 14 октября.

Автошоу в Париже остается одним из крупнейших в мире, однако на юбилей прибыли меньше гостей, чем ожидалось. По разным причинам в столице Франции не было стендов Ford, Mitsubishi, Nissan, Opel, Volkswagen и Volvo. Хотя премьер хватало и павильоны комплекса Paris Expo общей площадью 123 675 кв. м были заполнены.

Среди новинок в большинстве оказались вседорожники, также представили сразу несколько серийных электромобилей вроде Audi e-tron, Citroen DS 3 Crossback и Mercedes-Benz EQC. А вот экзотических спортивных моделей оказалось не так уж и много.

Как ни странно, в Париже более масштабными оказались экспозиции немецких Audi, BMW и Mercedes-Benz, а французские автопроизводители привезли на домашнее автошоу меньше новинок.

Кроме того, на Парижском автосалоне впервые подготовили большую экспозицию мотоциклов и выставку современных технологий. Конечно же, выставили и знаменитые ретро-автомобили. Запланирована

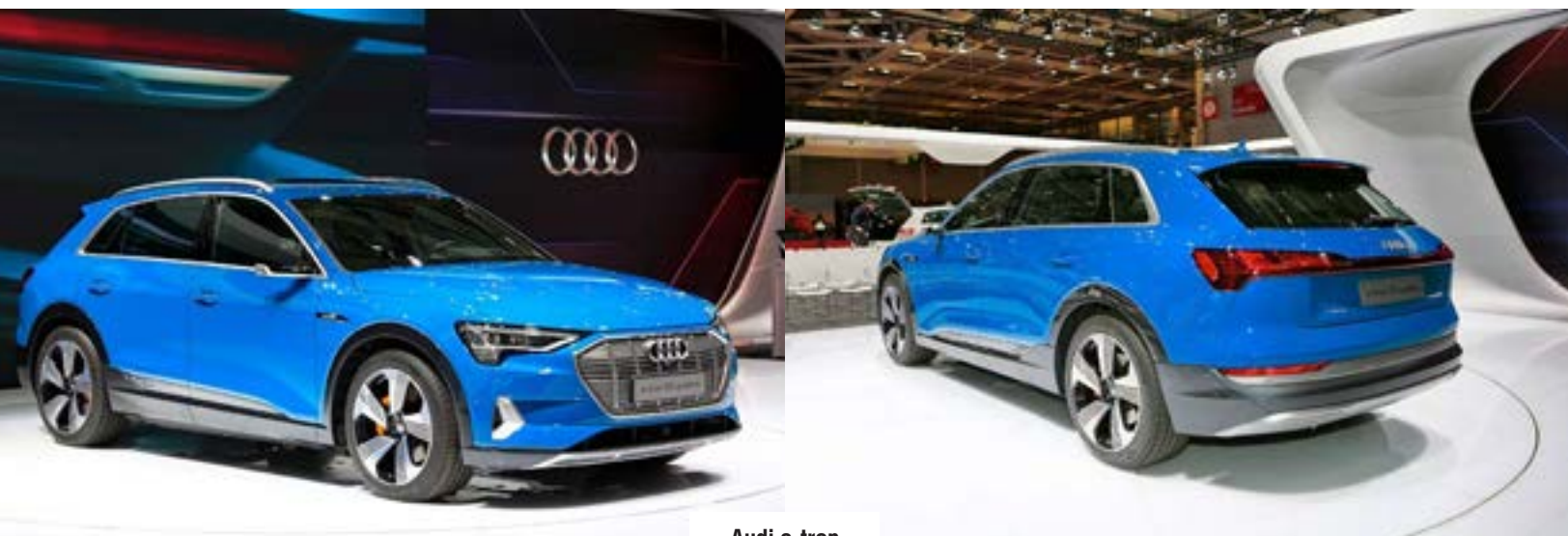


и масштабная развлекательная программа, ведь автошоу приняло около миллиона посетителей.

Audi

Audi привезли в Париж сразу несколько новинок, но центральным в экспозиции стал новый e-tron – первый электромобиль марки. Вседорожник достигает 4902 мм в длину при колесной базе в 2923 мм. В его внешнем виде преобладают грани. Широкая

фальшрадиаторная решетка в традиционном стиле Audi сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана, заменяющих клавиши аудиосистемы и климат-контроля. Объем багажника составляет 660 л. Оснащение включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, систему полуавтономного движения. Два электромотора



Audi e-tron





Audi Q3



суммарно развивают 355 л. с. в стандартном режиме и 402 л. с. – в спортивном. Электро-мобиль разгоняется до 100 км/ч за 5,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Запас хода составляет 450 км. Audi e-tron также получил пневмо-подвеску. Стоимость вседорожника – от 75 тыс. долларов.

Презентовали и новый Audi Q3 второй генерации. Компактный вседорожник подрос до 4485 мм в длину при колесной базе в 2680 мм. Его внешний вид стал солиднее – в духе старшего брата Q8. Огромная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами, а фонари растянуты на всю ширину кузова. В салоне Audi Q3 обращают на себя внимание цифровая панель приборов и 10,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Задние сиденья получили горизонтальную регулировку и в зависимости от их положения объем багажника изменяется в пределах 530-675 л. Базовую комплектацию пополнила система автоматического замедления. Поначалу новый Audi Q3 предложат с 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 150 л. с. и турбодизелями объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.). Цена Q3 в Европе – от 30 тыс. евро.

Пережил смену поколений и Audi A1, причем теперь он доступен только в пятидверном исполнении. Хэтчбек теперь достигает 4,03 м в длину и построен на модульной платформе MQB-A0, как и новый Volkswagen Polo. На смену плавным линиям в дизайне пришли грани. Крупная шестиугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые за доплату могут быть светодиодными. В салоне появилась цифровая приборная панель, а цвет под-



Audi A1





BMW 3 Series



светки изменяется нажатием кнопки. Audi A1 стал просторнее, а объем его багажника вырос до 335 л. В базовой версии теперь есть системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Хэтбэку поначалу предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.), 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (200 л. с.), а позже появятся и 1,6-литровые турбодизели. Цена Audi A1 стартует с 19 500 евро.

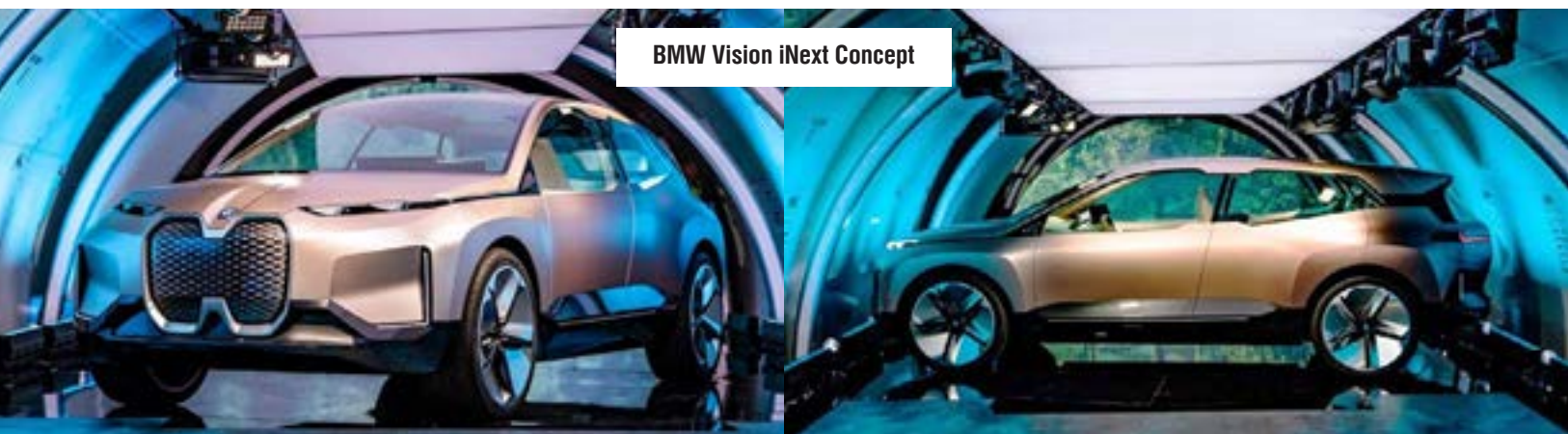
BMW

На Парижском автосалоне представили седан BMW 3 Series нового поколения. Автомобиль построен на новой модульной платформе CLAR, поэтому стал легче на 55

кг, хотя длина выросла до 4709 мм, а колесная база – до 2851 мм. Новый BMW 3 Series сохранил знакомый силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Передняя часть выдержана в духе старшего 5 Series: увеличенная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а центральная панель повернута к водителю. Внутреннее пространство увеличено, а вот багажник остался на прежнем уровне – 480 л. Все BMW 3 Series получили технологию автоматического торможения, а за доплату предложена система полуавтономного движения. На первых порах седану будут доступны 2,0-ли-

тровые бензиновые турбомоторы на 184 и 258 л. с., а также турбодизели объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.) и 3,0 л (265 л. с.). Позже появятся 3,0-литровая 375-сильная «шестерка» и гибридный вариант. Цена BMW 3 Series – от 40 тыс. евро.

BMW готовит новую линейку электромоделей и одной из моделей станет вседорожник. Предваряет его концепт-кар BMW Vision iNEXT. Автомобиль очень похож на BMW i3 и сохранил оригинальные распашные двери. Светодиодами у него являются не только фары, но и подсветка порогов и фальшрадиаторной решетки. Интересно, что дверные ручки заменены сенсорными клавишами, а зеркала заднего вида – камерами. Салон



BMW Vision iNext Concept



Citroen DS 3 Crossback



оформлен довольно лаконично. На передней панели размещены два дисплея – цифровая панель приборов и экран мультимедиа. Вместо традиционных педалей – две большие сенсорные кнопки в полу. Водителю и переднему пассажиру предусмотрены спортивные сиденья. Известно, что серийная модель будет доступна с одним или двумя электромоторами мощностью 136-272 л. с. и аккумуляторными батареями на 60-120 кВт·ч. В продажу она поступит в 2021 году.

Citroen

Новый компактный вседорожник Citroen DS 3 Crossback является преемником модели В-класса DS 3. Естественно, он крупнее хэтчбэка – 4118 мм в длину и 1794 мм в ширину. Дизайн DS 3 Crossback яркий и оригинальный – с широкой решеткой радиатора и оригинальными «плавниками» на оконной линии. Во внешнем виде преобладают элегантные изогнутые линии. В отдел-

ке салона в более дорогих версиях используются кожа и алькантара. Показания приборов выведены на дисплей и проецируются на лобовое стекло. Обращают на себя внимание необычные ромбовидные переключатели на центральной панели. Для DS 3 Crossback предлагают 1,2-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 100, 130 и 155 л. с., а также 1,6-литровый 100-сильный турбодизель. Несколько позже также появится электрическая версия со 136-силь-



Citroen DS X E Tense



Ferrari Monza SP1



Ferrari Monza SP2



Ferrari Monza SP2



ным мотором и запасом хода в 300 км. Новый DS 3 Crossback будет стоить от 25 тыс. евро.

Оригинальный концепт-кар Citroen DS X E-Tense показывает, как мог бы выглядеть спортивный автомобиль 2035 года. Он привлекает нестандартным ассиметричным дизайном. С водительской стороны крыша отсутствует, а вот пассажиры прикрыты прозрачным колпаком как в самолете. Решетка радиатора сдвинута в сторону. Необычные и фонари в виде светящихся сеток. Внутренняя отделка также разная – у водителя она гораздо более скромная, а у пассажиров преобладает двухцветная кожа. Также предусмотрен автопилот с искусственным интеллектом, выполняющим роль виртуального помощника. Два электромотора DS X E-Tense в стандартном режиме развивают 540 л. с., а в трековом – мощность возрастает до 1360 л. с. Электромобиль способен разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с, а ограничитель скорости срабатывает при 225 км/ч.

Ferrari

Ferrari запускает новую линейку лимитированных моделей для самых требовательных клиентов. Первый ее представителем стала Monza – ураганный трековый кабриолет на базе модели 812 Superfast. Будет собрано лишь 200 автомобилей по цене в 2,3 млн. евро, причем покупатели смогут выбрать одноместный вариант SP1 и двухместный SP2. С виду Ferrari Monza очень напоминает гоночные спортпрототипы 50-х годов. У автомобиля отсутствует не только крыша, но и лобовое стекло и боковые окна. В то же время, оптика светодиодная, во внутренней отделке использованы современные кожа и карбон, а на приборной панели установлены два дисплея. Атмосферный 6,5-литровый V12 развивает 810 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с и до 200 км/ч – за 7,9 с. Точная максимальная скорость не объявлена, но она превышает 300 км/ч.

Kia

Kia ProceeD пережил небольшую революцию: модель третьего поколения уже не трехдверный хэтчбэк, а универсал в спортивном стиле. У него стремительный профиль



Kia Proceed



с покатой формой крыши и большим углом наклона задних стоек. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Даже в базовой версии предусмотрен аэродинамический обвес. В салоне руль плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. При этом универсал довольно практичный: объем его багажника составляет 594 л. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.), 1,4 л (140 л. с.) и 1,6 л (204 л. с.), а также 1,6-литровый 136-сильный турбодизель. Базовая версия будет стоить 20 тыс. евро.

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz готовит новую линейку электромобилей EQ и первым ее представителем стал вседорожник EQC. Автомобиль достигает 4760 мм в длину при колесной базе в 2873 мм и использует агрегаты модели GLC. Два автомобиля очень схожи в профиль. Mercedes-Benz EQC практически полностью повторяет предсерийный концепт-кар, хотя лишился экстравагантных деталей вроде подсветки фальшрадиаторной решетки. Салон выдержан в духе современных моделей марки: цифровая панель приборов и сенсорный дисплей мультимедийной системы объединены в один блок. Объем багажника составляет 500 л. Все EQC оснащены системами полуавтономного движения и распознавания дорожных знаков. На каждой оси установлено по электромотору, а их общая мощность – 402 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч.



Mercedes-Benz EQC



The new Mercedes-Benz GLE



Mercedes-Benz GLE

The new Mercedes-Benz GLE



Аккумуляторная батарея на 80 кВт·ч обеспечивает запас хода в 450 км. Mercedes-Benz EQC поступит в продажу с весны по цене от 75 тыс. евро.

Представили и еще один вседорожник – новый Mercedes-Benz GLE. Колесная база вседорожника увеличена до 2995 мм. В дизайне стало больше плавных изящных линий, а боковины стали выпуклыми. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Как и в EQC, в салоне на передней панели рядом установлены два дисплея. Внутри стало просторнее, а возросшие размеры позволили разместить третий ряд сидений – он доступен за доплату. В пятиместном исполнении объем багажника вырос до 825 л. Как ни странно, на первых порах будет доступна только гибридная версия с 3,0-литровым бензиновым V6 на 367 л. с. и 22-сильным электромотором. Позже также появятся 3,0-литровые турбодизели. Новинками стал подключаемый полный привод и пневмоподвеска с индивидуальными настройками для каждого колеса. Цена Mercedes-Benz GLE – от 60 тыс. евро.

Новый Mercedes-Benz B-Class подрос на 30 мм в длину (до 4359 мм) и сразу на 90 мм в высоту (1557 мм). У мини-вэна знакомый силуэт, хотя капот теперь более выражен. Дизайн стал элегантнее – с плавными формами и миндалевидными фарами. В салоне впервые появилась цифровая панель приборов. Внутреннее пространство увеличено, а задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положе-



Mercedes-Benz B-Class





Mercedes-AMG A35

ния объем багажника составляет 455-705 л. Mercedes-Benz B-Class получил системы распознавания жестов и проецирования данных на лобовое стекло. Мини-вэн получил бензиновые турбомоторы объемом 1,33 л (136 и 163 л. с.) и турбодизели объемом 1,5 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Новшеством стала 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Продажи мини-вэна стартуют в декабре по цене от 27 500 евро.

Хэтчбек Mercedes-Benz A-Class получил заряженный вариант A35 AMG. Автомобиль оснащен 2,0-литровым турбомотором мощностью 306 л. с. и полным приводом. Он разгоняется до 100 км/ч за 4,7 с и развивает 250 км/ч. Ходовая Mercedes-AMG A35

перенастроена, а еще обязательными являются адаптивные амортизаторы. Узнать заряженную версию можно по аэродинамическому обвесу и антикрылу на крыше. В салоне появились спортивные сиденья и скошенный снизу руль, а у цифровой панели приборов изменена графика.

Peugeot

К 50-летию знаменитого купе Peugeot 504 Pininfarina выпустили концепт-кар Legend. Его дизайн во многом повторяет знаменитого предка, что особенно заметно по профилю с малыми углами наклона стоек крыши. В схожем стиле решена и передняя часть с четырьмя фарами. Впрочем, оптика

современная – светодиодная. В отделке салона использованы вельвет и розовое дерево. В духе современных серийных Peugeot, цифровая панель приборов расположена высоко, а руль небольшой. Также обращает на себя внимание огромный 49-дюймовый дисплей. Интересно, что автомобиль оснащен автопилотом с двумя режимами езды – комфортным и спортивным. Два электромотора суммарной мощностью 462 л. с. позволяют разогнаться до 100 км/ч за 4 с и развивать 220 км/ч. Аккумуляторная батарея на 100 кВт·ч обеспечивает запас хода в 600 км.

К лифтбэку Peugeot 508 присоединился новый универсал. Он компактнее предше-



Peugeot e-Legend





Peugeot 3008Hybrid4



Peugeot 508 SW



стенника – 4778 мм в длину при колесной базе в 2793 мм. Это позволило снизить массу на 70 кг. Дизайн автомобиля стал ярче и выразительнее – с высокой оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. В салоне показания приборов выведены на дисплей. Объем багажника универсала равен 560 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними креслами. Для Peugeot 508 SW доступны 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 180 и 225 л. с., а также турбодизели объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (160 и 180 л. с.). Представили и 180-сильную гибридную версию, способную проехать 40 км на электротяге.

Такую же силовую установку получил и вседорожник Peugeot 3008, но ему предложили и более мощный 300-сильный вариант с 1,6-литровым бензиновым турбодвигателем и электромотором. Это первая Peugeot 3008 с полным приводом. Он разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и может преодолеть 60 км в электрическом режиме.

Porsche

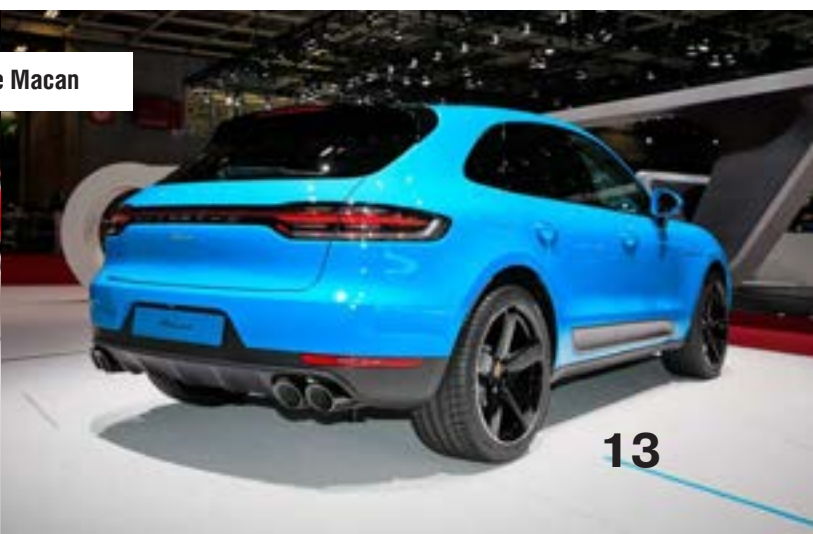
В Париже представили обновленный Porsche Macan. Он отличается измененной решеткой радиатора и новым фарам, также сзади обращают на себя внимание фонари на всю ширину кузова. Внутри появился новый 11-дюймовый сенсорный дисплей,

также заметны новые вентиляционные дефлекторы. Интересно, что сначала Porsche Macan будут оснащать только 2,0-литровым 245-сильным турбомотором, но позже линейку пополнят усовершенствованные 3,0-литровые V6. А вот дизельных версий больше не будет.

Засветился на публике и новый Porsche 911 Speedster. Пока это концепт-кар, но совсем скоро его выпустят ограниченной серией из 1948 авто (это подчеркивает год основания Porsche). Как и все предыдущие Speedster, автомобиль отличается заниженным лобовым стеклом и карбоновым обтекателем за сиденьями. Кроме того, у него новые зеркала заднего вида и особые



Porsche Macan





Porsche 911 Speedster



21-дюймовые колесные диски. В салоне установлены спортивные сиденья с карбоновым каркасом, а вместо дверных ручек – петли. Porsche 911 Speedster оснащен 4,0-литровым атмосферным двигателем мощностью 500 л. с. от купе GT3 и будет доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией.

Renault

Оригинальный концепт-кар Renault EZ-Ultimo показал, как может выглядеть беспилотный автомобиль будущего. У него однообъемный дизайн со сдвижными дверями. Боковые окна прикрыты оригинальными решетками. В салоне нет ни руля, ни приборной панели, ни любых других органов управления – упор сделан на автопилот. Зато внутри EZ-Ultimo установлены широкие поворачивающиеся кресла, как в дорогом кабинете. Установлен даже журнальный столик с гранитным покрытием. В отделке преобладают кожа и дерево, а крыша выполнена прозрачной. Характеристики концепт-кара не раскрывают, но известно, что это электромобиль.

Концепт-кар Renault K-ZE – компактный электромобиль на базе бюджетной модели Kwid, который станет серийным. От Kwid он отличается светодиодной оптикой и измененной решеткой радиатора. Характеристики электромотора не разглашаются, но известно, что запас хода составит 250 км. В 2019 году Renault K-ZE станет серийным.

Вседорожник Renault Kadjar прошел небольшое обновление. Узнать его можно по новым фарам, фонарям и решетке радиатора. Оптика теперь может быть полностью светодиодной. В салоне заменены переключатели на центральной панели, дверные карты и передние сиденья. Кстати, кресла теперь могут быть оснащены вентиляцией.



Renault EZ-Ultimo





Renault K-ZE



Renault Kadjar



Renault Kadjar получил новые 1,3-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 140 и 160 л. с., а также 1,8-литровый 150-сильный турбодизель.

Seat

Во вседорожной линейке Seat пополнение – представлена флагманская модель Tarraco. Автомобиль достигает 4735 мм в длину при колесной базе в 2787 мм. В его основе лежит Volkswagen Tiguan Allspace, что заметно при взгляде на новичка в профиль. А вот передняя часть Tarraco особенная – с трапециевидной решеткой радиатора и раскосыми светодиодными фарами. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей, а мультимедийная система дополнена функцией распознавания жестов. Вседорожник предлагают в версиях на 5 и 7 мест. Все Seat Tarraco оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Для автомобиля доступны турбомоторы объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. Будут версии с передним и полным приводом. Цена Seat Tarraco – от 30 тыс. евро.



Seat Tarraco





Skoda Kodiaq RS



Skoda

У Skoda Kodiaq наконец появилась заряженная версия RS, хотя ее прототип еще несколько месяцев назад установил рекорд Нюрбургринга для семиместных автомобилей. Под капотом вседорожника прячется 2,0-литровый дизель с двойным турбонаддувом мощностью 240 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 500 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. Skoda Kodiaq RS предложен исключительно с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и полным приводом. Узнать его можно по увеличенному переднему воздухозаборнику и 20-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне появились спортивные сиденья, скошенный снизу руль и цифровая панель приборов.

Концептуальный хэтчбек Skoda Vision RS – предвестник будущего Rapid второго поколения. Автомобиль достигает 4356 мм в длину и отличается граненым дизайном. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Также предусмотрены 20-дюймовые легкосплавные диски, карбоновые обвесы и спойлер на крыше. Во внутренней отделке сочетаются углеволокно и алькантара. Приборной панелью служит дисплей, а на центральной панели установлен сенсорный экран. Внутри установлены четыре отдельных спортивных кресла, а объем багажника составляет 430 л. Skoda Vision RS оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 1,5-литрового бензинового турбодвигателя и электромотора общей мощностью 245 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 7,1 с, а максимальная скорость ограничена – 210 км/ч. Запас хода на электротяге составляет 70 км.



Skoda Vision RS





Smart forease

Smart

На Парижском автосалоне показали концепт-кар Smart forease. Это более спортивная версия кабриолета со срезанным сверху лобовым стеклом и оригинальными обтекателями за сиденьями. Кроме того, у автомобиля новые светодиодные фары и 18-дюймовые легкосплавные диски, также изменен дизайн бамперов. Сзади появился небольшой спойлер. В салоне руль срезан сверху и установлены спортивные ковшеобразные кресла. Вместо вентиляционных дефлекторов установлены оригинальные

круглые дисплеи. Электромотор мощностью 80 л. с. не претерпел изменений.

Toyota

На европейский рынок возвращается пятидверная Toyota Corolla – она сменит модель Auris. Причем, помимо хэтчбека в линейке будет и универсал Touring Sports. Его и показали на Парижском автошоу. Автомобиль привлекает выразительным дизайном с широкой решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. У лобового стекла и задних стоек большие углы наклона. По сравнению с Auris колесная

база выросла на 100 мм (до 2700 мм), а объем багажника достиг 598 л. В салоне впервые появилась цифровая панель приборов, данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Установлен и 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch. Toyota Corolla Touring Sports будет доступен с 1,2-литровым 116-сильным бензиновым турбомотором или гибридными установками мощностью 122 и 180 л. с. За доплату предложены адаптивные амортизаторы.



Toyota Corolla Touring Sports





Jeep Wrangler

безд



ngler

дорожье — его стихия



Для поклонников езды по бездорожью Jeep Wrangler уже давно стал своего рода культовым автомобилем. Это прямой наследник первого в мире вседорожника Willys и его «гражданского» варианта CJ. Недавно в Украине появился новый Jeep Wrangler четвертого поколения и нам удалось с ним познакомиться.

Новый Jeep Wrangler не сразу отличишь от предшественника. Он сохраняет фирменный угловатый дизайн и двухобъемный профиль с вертикальными стойками крыши. Конечно же, сохранена фирменная решетка радиатора, а фары остаются круглыми. Впрочем, теперь оптика может быть и светодиодной. У вседорожника массивный бампер, а выраженные крылья

вседорожника подчеркнуты светодиодными ходовыми огнями. В боковинах и на капоте появились вентиляционные отверстия. Обращают на себя внимание наружные дверные петли: двери по-прежнему можно снять, причем для этого предусмотрен специальный ключ. Съемная и крыша (она может быть жесткой или мягкой), а лобовое стекло опускается вперед. Сзади по краям кузова установлены небольшие фонари. По-прежнему к двери багажника прикреплена и запаска, причем в ее центре – камера заднего вида.

Традиционной Jeep Wrangler предлагают в короткой трехдверной версии (длиной 4334 мм и колесной базой в 2459 мм), а также пятидверном варианте Unlimited, достигающем 4882 мм в длину при колес-

ной базе в 3008 мм. Легкосплавные 17-дюймовые диски украшены изображениями военного Willys. Вседорожник сохранил рамную конструкцию, но легче предшественника сразу на 90 кг, ведь часть кузовных панелей выполнена из алюминиевых сплавов.

Крупные ручки позволяют открывать двери даже в рабочих перчатках. В салоне значительно улучшены материалы отделки. В частности, появилось больше серебристых вставок. Трехспицевый руль обшит кожей уже в базовой версии, как и рычаги трансмиссии. На ручке рычага коробки переключения передач красуется все тот же Willys. Циферблаты приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем. Интересно, что бор-





товой компьютер может давать и весьма экзотическую информацию вроде угла крена автомобиля.

На вертикальной центральной панели сверху установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Интересно, что меню можно настроить для себя, просто перетаскивая пальцем иконки. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля очень крупные и ими несложно пользоваться на ощупь.

Привыкания требуют лишь переключатели электростеклоподъемников, расположенные в самом низу центральной панели.

У рулевой колонки Jeep Wrangler теперь регулируются высота и глубина. У передних сидения стала лучше боковая поддержка и они вполне комфортабельные. Они оснащены подогревом, как и руль. Высокий центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая. Конечно, запасное

колесо перекрывает заднее стекло, спасает камера заднего вида.

Обе версии стали просторнее, хотя, конечно, в коротком Jeep Wrangler сзади места не очень много и второй ряд больше подойдет детям. В Unlimited внутреннее пространство гораздо больше, да и багажник вместительнее – 533 л против всего 197.

Задняя дверь состоит из двух секций: нижняя часть открывается в сторону, а





стекло поднимается вверх. В более дорогих версиях прямо в полу багажника размещен водостойкий сабвуфер. Также обращают на себя внимание многочисленные отверстия под полом: они предусмотрены для хранения болтов крепления дверей и лобового стекла.

В начальном Jeep Wrangler Sport предусмотрены система доступа без ключа, электростеклоподъемники, кондиционер, аудиосистема, круиз-контроль, датчик света, парктроник, спутниковая навигация, 4 подушки безопасности и система стабилизации ESP. В варианте Sahara добавле-

ны дистанционный запуск двигателя, климат-контроль, более мощная аудиосистема Alpine и легкосплавные диски. Среди опций есть Wi-Fi и система слежения за «слепыми» зонами.

Пока Jeep Wrangler в Украине доступен только с одним двигателем – новой 2,0-ли-





тровой «четверкой» с турбонаддувом. Этот позаимствованный у Alfa Romeo мотор развивает 272 л. с. при 5250 об/мин. Однако важнее, что пиковые 400 Н·м крутящего момента доступны при невысоких 3000 об/мин, так что тяги в среднем диапазоне оборотов достаточно. Динамика

также неплохая – 6,8 с до 100 км/ч. Двигатель негромкий, а автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно. В городе расход топлива составляет 15,6 л/100 км, а за городом – 8,8 л/100 км. Позже обещают и экономичную дизельную версию.

В полноприводной трансмиссии появился новый режим Auto, в котором электроника сама при надобности подключает передние колеса. Правда, она не всегда успевает это сделать, а потому при быстром выходе из поворота, например, задняя часть может уйти в занос. Хотя есть воз-





можно принудительно включить полный привод или выбрать пониженную передачу, а экстремальный вариант Rubicon оснащен блокировками переднего и заднего дифференциалов.

Бездорожье – родная стихия Wrangler и по проходимости мало какой вседорожник способен с ним сравниться. У автомобиля высокий (260 мм) клиренс и ему легко даются броды глубиной до 76 см. Угол въезда равен $37,4^\circ$, а съезда – $30,5^\circ$. У Wrangler Rubicon еще и шины с более глубоким протектором и отключаемый стабилизатор поперечной устойчивости предусмотрены. В грязи автомобиль чувствует себя как рыба в воде.

Впрочем от Jeep Wrangler всегда ожидают отличной проходимости. Где по-настоящему удивил вседорожник нового поколения, так это на асфальте. Он гораздо мягче и комфортабельнее предшественника. Хотя, конечно, высокий автомобиль всегда будет ощутимо крениться в поворотах. Руль остается легким, но стал точнее. Также улучшилась курсовая устойчивость и коррекции траектории рулем нужно делать не так часто. Пятидверная версия, конечно, более стабильная и комфортабельная в виду большей колесной базы. Внутри стало гораздо тише благодаря улучшенной шумоизоляции.

Новый Jeep Wrangler сохранил отличные вседорожные качества, но при этом стал гораздо более «цивилизованным» и приспособленным для повседневного использования. В Украине цена Jeep Wrangler стартует с 1 403 000 гривен за трехдверную версию и 1 581 000 гривен – за пятидверную.





Технические характеристики Jeep Wrangler

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	3/4	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1883/2313	2013/2472
Длина/ширина/высота, мм	4334/1894/1839	4882/1894/1839
Колесная база, мм	2459	3008
Колея передняя/задняя, мм	1598/1598	
Клиренс (дорожный просвет), мм	260	
Объем багажника, л	197/587	533/1044
Диаметр разворота, м	10,5	12,4
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1995	
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	270 при 5500	
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 3000	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/70 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8	
Максимальная скорость, км/ч	199	
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	15,6	
загородный цикл	8,8	
смешанный цикл	11,3	
Стоимость автомобиля в Украине, гривен	1 403 000 – 1 767 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Peugeot e-Le

дань истории



gend





Купе Peugeot 504 1969 года – одна из самых интересных моделей французской марки. В следующем году она празднует свой полувековой юбилей и к этому событию приурочили концепт-кар Peugeot e-Legend.

Новый Peugeot e-Legend достигает 4650 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1370 мм в высоту при колесной базе в 2690 мм. По дизайну очень напоминает знаменитого предка и особенно схожесть заметна в профиль. У автомобиля длинный капот и малые углы наклона стоек крыши. Светодиодные фары также повторяют оптику Peugeot 504, а вот стильные фонари в виде следов от когтей – это уже черта современных моделей французской марки. Окрас кузова меняет оттенок в зависимости от интенсивности и угла падения света.

В отделке салона сочетаются дорогое розовое дерево и вельвет. Руль приплюснут сверху и снизу, а показания приборов выведены на экран, который расположен достаточно высоко. Кроме того, на передней панели установлен огромный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 49 дюймов. Система голосового управления меню мультимедиа распознает 17 языков.

У автомобиля два режима езды: комфортный Legend и спортивный Boost. В первом случае графика приборной панели выполнена в классическом стиле, во втором – в современном. Есть и автопилот, причем также с двумя режимами работы. В авто-



номном режиме руль прячется в переднюю панель.

На каждой оси Peugeot e-Legend установлено по электромотору. Суммарно они развивают 462 л. с. и обладают максимальным крутящим моментом в 800 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч.

Аккумуляторная батарея на 100 кВт·ч обеспечивает запас хода в 600 км, а устройство быстрой беспроводной зарядки позволяет подзарядить ее на 80% за 25 минут.

Электромобиль Peugeot e-Legend представят на Парижском автосалоне. Некоторые его технологии вскоре могут появиться на серийных моделях.





асимметричный «спортмен»
будущего

CITROEN

DS X E-Tense





В Citroen активно развивают премиальную линейку DS, причем огромное внимание уделяют гибридным и электрическим моделям. И не забывают заглядывать в будущее: на Парижском автосалоне представят Citroen DS X E-Tense, который показывает, какой может быть спортивная модель 2035 года.

DS X E-Tense достигает 4750 мм в длину, 2100 мм в ширину и 1200 мм в высоту. Автомобиль удивляет оригинальным ассиметричным дизайном. Водительское место открыто всем ветрам, а вот пассажиры прикрыты прозрачным колпаком, как в самолете. Мало того, даже передняя часть

ассиметричная – решетка радиатора немного сдвинута по отношению к центральной оси автомобиля. Естественно, оптика полностью светодиодная, причем особенно необычно смотрятся фонари в виде светящихся сеток. Профиль подчеркивают 22-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне водительское место весьма спартанское. У него очень лаконичная цифровая панель приборов, а четырехспицевый руль обрезан сверху. В пассажирском отсеке установлены два сиденья с функциями вентиляции и массажа, установлена и мощная аудиосистема. Интересно, что предусмотрен голографический виртуальный

помощник.

В основе DS X E-Tense лежит карбоновый монокок. Пара электромоторов развивают 540 л. с. в обычном режиме и 1360 л. с. – в гоночном. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость составляет 225 км/ч. Предусмотрен и автопилот, то есть можно в автономном режиме добраться до гоночного трека, а затем взять управление в свои руки.

Конечно, не стоит ожидать, что Citroen DS X E-Tense станет серийным. Впрочем, концепция спортивной модели с автопилотом для города и спортивным трековым режимом имеет право на жизнь.







Mercedes- Vision Urbanet

автономный и многофункциональный



Benz mnetic ациональный



Все больше производителей обращают внимание на технологию автопилота. Причем, в скором будущем могут быть созданы не только версии существующих автомобилей с функцией автономного движения, но и специализированные беспилотные транспортные средства для обслуживания городов будущего. Одним из таких автомобилей является концепт-кар Mercedes-Benz Vision Urbanetic.

Новый Mercedes-Benz Vision Urbanetic привлекает своей универсальностью. По сути это шасси длиной 5,14 м с электромоторами и сенсорами автопилота, на которое можно устанавливать самые разные модули. Так, Mercedes-Benz может быть 12-мест-

ным микроавтобусом с весьма авангардным дизайном. В этом случае у него однообъемный профиль и сдвижные двери. Обращают на себя внимание необычные окна сложной формы.

Однако в считанные минуты Mercedes-Benz можно превратить в беспилотный коммерческий автомобиль для доставки товаров. Пассажирский модуль снимается и на его место ставится грузовой отсек объемом 10 кубометров. Модули меняются как вручную, так и автоматически.

Для коммуникации с другими участниками дорожного движения спереди установлен дисплей. Искусственный интеллект Mercedes-Benz Vision Urbanetic не только

позволяет автомобилю самостоятельно двигаться, распознавать другие автомобили и пешеходов. Он также способен анализировать транспортные потоки и спрос на коммерческие и пассажирские перевозки. В зависимости от этого компьютерная система решает, какой модуль установить на шасси.

Конечно, Mercedes-Benz Vision Urbanetic демонстрирует лишь некоторые возможности модульной платформы. На нее можно устанавливать самые разные модули и превращать автомобиль, например, в закусочную на колесах, уборочную машину или мусоровоз.





Renault EZ-P

средство доставки третьего тысячелетия



ro

летия







Renault продолжает развивать беспилотные модели. Весной нынешнего года на Женевском автосалоне представили концепт-кар EZ-Go, а теперь его тематику развил новый Renault EZ-Pro, который показывает, какими станут коммерческие автомобили будущего.

Renault EZ-Pro – автоматизированный комплекс доставки грузов. Он состоит из головного автомобиля и нескольких грузовых секций, которые формируют своего рода колонну или автопоезд. Дизайн Renault EZ-Pro – весьма лаконичный – с разнесенными по углам кузова колесами и малыми углами

наклона стоек крыши и тоненькими светодиодными фарами.

Все модули приводятся в движение электромоторами. Их «начинка» может быть самой разной. Например, внутри такого автомобиля может быть как просто грузовой отсек, так и, например, закусовая на колесах.

В головном автомобиле предусмотрена кабина для оператора. Однако он не управляет ни одним из модулей, хотя у него есть джойстик на случай экстренных ситуаций. Его задача другая – следить за доставкой товара покупателям.

Автономные модули самостоятельно отделяются от колонны и направляются по заданному им адресу. Если же клиент хочет доставки ценного товара лично в руки, то эту роль также возьмет на себя оператор автопоезда.

По подсчетам Renault, использование автономных транспортных средств существенно уменьшит трафик в больших городах, ведь 30% его составляют именно коммерческие автомобили. Кроме того, беспилотные автомобили вроде Renault EZ-Pro значительно ускорят доставку грузов адресатам.



Volkswagen I.D.

коммерческий авто



В. Buzz Cargo

омобиль будущего







Как известно, Volkswagen разрабатывает целое «семейство» массовых электромобилей I.D. на специально созданной платформе MEB. Ранее уже были представлены хэтчбек, вседорожник и мини-вэн, а теперь пришло время и для коммерческого фургона I.D. Buzz Cargo.

Новый Volkswagen I.D. Buzz Cargo достигает 5048 мм в длину, 1976 мм в ширину и 1963 мм в высоту. Это современная вариация на тему культового Volkswagen T2. У него такой же характерный силуэт с высокой оконной линией и большой логотип марки на «носу». Вместе с тем, присутствуют и черты XXI века вроде продолговатых светодиодных фар. Профиль подчеркивают 20-дюймовые легкосплавные диски с оптимизированной аэродинамикой.

Салон фургона выглядит весьма лаконично. Его руль приплюснут сверху и снизу, а панель приборов отсутствует, ведь все данные выводятся на лобовое стекло. Очень оригинально выглядят педали. У Volkswagen I.D. Buzz Cargo три сиденья, причем центральное кресло может складываться и превращаться в столик с подстаканниками и креплением для планшета. Если выбрать автопилот, то руль прячется в переднюю панель. В грузовом отсеке можно перевозить поклажу весом до 800 кг. Есть там и розетка для подключения различного электрооборудования.

Электромобиль Volkswagen оснащен мотором мощностью 204 л. с. и способен развивать 204 км/ч. Ему предложат аккумуляторные батареи емкостью от 48 до 111 кВт·ч, а запас хода составит от 330 до 550 км. Еще до 15 км пробега в ясную погоду дадут солнечные батареи на крыше. Также предусмотрена функция беспроводной зарядки.

Серийный Volkswagen I.D. Buzz Cargo должен появиться в 2021 году.



Mercedes



-AMG A35

ХЕТЧБЭК С «ОГОНЬКОМ»



Подразделение AMG с недавних пор активно расширяет палитру своих модификаций. Поскольку новый Mercedes-Benz A-Class четвертого поколения дебютировал ранее в этом году, то теперь пришло время для его заряженной версии. На этот раз AMG готовит сразу два варианта и первым появился менее мощный Mercedes-AMG A35.

Главная особенность Mercedes-AMG A35 – доработанный 2,0-литровый бензиновый двигатель с новым турбонагнетателем. Его мощность увеличена с 224 до 306 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 400 Н·м. Новая выхлопная система обеспечивает сочный звук.

С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Справиться с огромной тягой и улучшить динамику помогает система полного привода.

Конечно же, специалисты AMG доработали рулевое управление и подвеску. Обязательными являются адаптивные амортизаторы, а диаметр тормозных дисков увеличен до 350 мм спереди и 330 мм – сзади.

Новый Mercedes-AMG A35 отличается элегантным дизайном с раскосыми светодиодными фарами. Узнать его можно по широкой решетке радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Кроме того, автомобиль получил аэродинамический обвес и небольшое антикрыло на крышу. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне обращает на себя внимание



новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Предусмотрены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Кроме того, у Mercedes-AMG A35 особая графика цифровой панели приборов, а мультимедийная система дополнена интересными функциями – показывает время

разгона до 100 км/ч, боковое ускорение и карты самых известных гоночных автодромов мира.

Заряженный Mercedes-AMG A35 дебютирует на Парижском автосалоне. Со временем линейку расширят более экстремальный вариант A45 мощностью свыше 400 л. с.









Renault Kadjar

модернизация







Renault Kadjar появился в 2015 году, как младший брат модели Koleos. Создали его на базе Nissan Qashqai – в рамках сотрудничества внутри концерна Renault-Nissan. Теперь вседорожник прошел плановое обновление.

Renault Kadjar сохраняет элегантный внешний вид с раздутыми крыльями и обилием плавных выпуклых поверхностей. Узнать обновленную модель можно, прежде всего, по измененной решетке радиатора в виде улыбки. Освежены и фары, а в более доро-

гих версиях они светодиодные. Также у Renault Kadjar новые бамперы и немного измененные фонари. На выбор предложены колесные диски нового дизайна диаметром от 17 до 19 дюймов.

В салоне улучшены материалы отделки,



а на центральной панели обращают на себя внимание новые переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Также заменены передние сиденья: новые кресла более комфортабельные и теперь могут быть дополнены функцией вентиляции. Кроме того, автомобиль получил улучшенные карты передних дверей с увеличенными карманами. Во всех версиях показания приборов выведены на дисплей. Также немного изменена компоновка багажника, хотя его объем остался прежним – 472 л.

В линейке двигателей новичком является 1,3-литровый бензиновый турбомотор, разработанный совместно с Mercedes-Benz. Его предложили в версиях на 140 и 160 л. с. Появился и 1,8-литровый 150-сильный турбодизель, а мощность 1,5-литрового дизельного мотора выросла до 115 л. с. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, передний либо полный привод.

Обновленный Renault Kadjar дебютирует на Парижском автосалоне. Стоимость вседорожника практически не изменилась – от 25 600 евро в Европе.







Bollinger B2

первый в мире электропикап









Производители электромобилей не могли не обратить внимание на сегмент пикапов. Особенно если учесть, что одним из крупнейших рынков электрических моделей сейчас являются США, а там пикапы очень любят. Не так давно такую модель анонсировала Tesla, однако ее опередила компания Bollinger.

Новый Bollinger B2 достигает 5270 мм в длину, 2261 мм в ширину и 1847 мм в высоту. Он является версией вседорожника B1, который станет серийным уже в 2019 году. Своим угловатым дизайном пикап чем-то напоминает Land Rover Defender. У него вертикальные стойки крыши и выраженный трехобъемный профиль. В общий стиль неплохо вписались круглые фары и фонари. Крыша выполнена полностью прозрачной. Предусмотрены и шины с грунтозацепами размером 285/70 R17. Автомобиль предлагают в четырехдверном исполнении и с грузовой платформой длиной 1,7 м.

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. Интересно, что специальные люки позволяют соединить грузовой отсек с передним багажником через салон, чтобы перевозить длинномерные грузы.

Пара электромоторов (по одному на ось) суммарно развивают 520 л. с. и 696 Н·м крутящего момента. Динамика очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 160 км/ч.

Аккумуляторная батарея на 100 кВт·ч позволяет проехать без подзарядки до 322 км. Зарядить ее от 220-вольтной элек-

тросети можно за 10 часов, а с помощью устройства быстрой зарядки – за 75 минут.

Естественно, электромоторы обеспечивают постоянный полный привод. Небольшие свесы кузова способствуют отличным углам въезда (56°) и съезда (53°). Гидропневма-

тическая подвеска позволяет увеличить клиренс с 254 до внушительных 508 мм.

Электрический пикап Bollinger B2 планируют запустить в производство с 2020 года. Его стоимость составит около 100 тыс. долларов.



Volkswagen R

смена по



All New

Passat NMS

поколений







С 2011 года в линейке Volkswagen Passat произошло разделение: для Северной Америки и Китая выпустили отдельную модель Passat NMS. Она отличается от европейской версии размерами, дизайном и двигателями. Если в Старом свете новый Volkswagen Passat B8 представили еще в 2014 году, то Passat NMS рассекретили только сейчас.

Volkswagen Passat для североамериканского и китайского рынка стал еще крупнее – 4930 мм в длину и 1836 мм в ширину при колесной базе в 2870 мм. Теперь он построен на модульной платформе MQB, как и европейская модель.

Дизайн Passat NMS стал выразительнее – с более покатой линией крыши и профилированными боковинами. Передняя часть

выполнена в духе новейшего Volkswagen Touareg: широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают крупные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки и появились длинные вентиляционные дефлекторы, как на европейском Passat. У него же позаимствовали трехспицевый руль с плоским ободом снизу и цифровую панель приборов. Центральная панель немного повернута к водителю и дополнена 9,2-дюймовым сенсорным дисплеем. Список опций пополнили проекционный дисплей, камеры кругового обзора, функции вентиляции и массажа передних сидений, парковочный автопилот, адаптивный

круиз-контроль, система автоматического торможения и электропривод крышки багажника.

Новый Volkswagen Passat предложат с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (185 и 220 л. с.). Позже появится 218-сильная гибридная версия, а вот дизельных модификаций ждать не стоит – после Дизельгейта в США к ним относятся настороженно. Все варианты оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями.

Volkswagen Passat NMS поступит в продажу с конца года по цене примерно от 23 500 долларов. В Украине его могут продавать неофициально, ведь нынешний NMS нередко пригоняют из США и его можно встретить на наших дорогах.





Ford Territory



бюджетная альтернатива Kuga



В последнее время автопроизводители начали все чаще производить специальные модели для отдельных региональных рынков и в особенности – для развивающихся стран. В Ford также пошли по этому пути и разработали новый внедорожник Territory. В свое время одноименная модель выпускалась в Австралии, но теперь Ford Territory будет нацелен на азиатский рынок.

Новый Ford Territory по размерам немного больше модели Kuga – 4580 мм в длину, 1936 мм в ширину и 1674 мм в высоту при колесной базе в 2716 мм. У него мускулистый дизайн с рельефными боковинами, высоким капотом и расширенными колесными арка-

ми. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть светодиодными. У внедорожника высокая оконная линия и большой угол наклона лобового стекла. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а фонари достаточно крупные.

В салоне показания приборов выведены на экран, а на центральной панели расположен большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей. Мультимедийная система дополнена голосовым управлением, также можно заказать за доплату Wi-Fi.

Перечень доступных опций также включает панорамную крышу, беспроводную зарядку для смартфона, камеры кругового

обзора, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль. Можно выбрать системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон.

На первых порах Ford Territory предложат только с 1,5-литровым 145-сильным бензиновым турбомотором и трансмиссией с двумя сцеплениями. Позже линейку расширит гибрид.

Новый Ford Territory будут выпускать на предприятии китайского концерна Jiangling Motors Corporation. Стоимость автомобиля составит около 12 500 долларов в базовой версии. Вполне возможно появление бюджетной модели и в наших краях.





Skoda Kodiaq

инжекция с



odiac GT

портивности





Skoda Kodiaq – первая семиместная модель повышенной проходимости в истории марки. Чешский автопроизводитель продолжает расширять свою вседорожную линейку и поэтому у Kodiaq появился более динамичный собрат GT.

Новый Skoda Kodiaq GT немного меньше стандартной версии – 4634 мм в длину, 1883 мм в ширину и 1649 мм в высоту при колесной базе в 2791 мм. Его позиционируют как вседорожное купе с более стремительным профилем. У автомобиля более покатая линия крыши, а у задних стоек увеличен угол наклона. Кроме того, пятая

дверь сверху прикрыта спойлером. В остальном это все тот же Skoda Kodiaq, разве что еще передний бампер несколько иной. Также стандартными являются светодиодные фары и 18-дюймовые легкосплавные диски.

Знакомым остается и салон Skoda Kodiaq GT – он изменился лишь в деталях. Цифровая панель приборов является стандартной, а у трехспицевого рулевого колеса обод плоский снизу. Оснащение дополнили спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками. К тому же, следует отметить, что вседорожное купе Skoda может быть только пятиместным.

Стандартное оснащение включает Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон.

Автомобиль будет доступен только с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами. В переднеприводной версии «четверка» развивает 186 л. с., а в полноприводной – 220 л. с. Обе модификации оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями.

Skoda Kodiaq GT официально представят в ноябре на автосалоне в Гуанчжоу. Продажи автомобиля стартуют с конца года по цене примерно от 30 тыс. долларов.





BMW X7



новый флагман в линейке





BMW продолжают расширять свою линейку вседорожников X-серии. Она уже насчитывает шесть моделей, а теперь появилась и седьмая – флагманский BMW X7. Представят автомобиль на публике в конце ноября на автосалоне в Лос-Анджелесе.

Новый BMW X7 самый крупный во вседорожной линейке марки – 5151 мм в длину и 2000 мм в ширину при колесной базе в 3105 мм. Построен он на модульной платформе CLAR, как BMW X5 и седан 7 Series.

Вседорожник выглядит солиднее и сдержаннее младших братьев, он выдержан в духе прошлогоднего концепт-кара BMW X7 iPerformance. Его оконная линия ниже, а у стоек крыши меньшие углы наклона. Фирменная решетка радиатора BMW непривычно крупная, а с ней сочетаются узкие фары. Оптика светодиодная в базовой версии, а за доплату может быть и лазерной. В бампере размещены широкие воздухозаборники. Капот и боковины выполнены рельефными, а пороги украшены хромированными накладками. Серебристый молдинг соединяет и фонари, а на крыше установлен спойлер.

Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 12,3-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Передние сиденья получили электропривод и подогрев.

BMW X7 будут продавать только с тремя рядами сидений, причем покупатели смогут выбирать трехместный диван второго ряда или два отдельных кресла с электроприводом. В любом случае предусмотрена горизонтальная регулировка – сиденья сдвигаются на 145 мм. Объем багажника с тремя рядами составляет 326 л, с двумя – 1376 л, а с одним – 2560 л. Пятая дверь получила электропривод с сенсорным открытием.

Все BMW X7 будут укомплектованы системой бесключевого доступа (со смартфоном вместо ключа), спутниковой навигацией, панорамной крышей, четырехзонным климат-контролем, аудиосистемой с 10 динамиками, адаптивным круиз-контролем. Обязательными являются системы автоматического торможения, соблюдения полосы

движения и мониторинга «слепых» зон. Во флагманской версии есть еще парковочный автопилот и полуавтономный режим для пробок, а список опций включает 1500-ваттную аудиосистему, первый в мире пятизонный климат-контроль и пару 10,2-дюймовых дисплеев для задних пассажиров.

Вседорожнику предложат бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (462 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 265 и 400 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с и развивает 250 км/ч.

BMW X7 будет доступен исключительно с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Стандартными являются адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом, а за доплату можно будет заказать управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Новый BMW X7 поступит в продажу с весны. Известно, что цена BMW в начальной версии составит 74 тыс. долларов.







Технические характеристики BMW X7	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/6-7
Длина/ширина/высота, мм	5151/2000/1805
Колесная база, мм	3105
Объем багажника, л	326/2560
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	462 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	650 при 2000-4500
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмозлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмозлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в США, долларов	74 000 – 110 000



младший

Volkswagen T-Cross



ЧЛЕН «СЕМЕЙСТВА»



Линейка моделей повышенной проходимости у Volkswagen широкая и разнообразная. В ней присутствуют премиальный Touareg, большой семиместный Atlas, пикап Amarok, массовый Tiguan и компактный T-Roc. Теперь у них появился младший брат – новый Volkswagen T-Cross.

Volkswagen T-Cross достигает 4107 мм в длину при колесной базе в 2564 мм. Вседорожник построен на модульной платформе MQB-A0, как и хетчбэк Polo. У

него весьма солидный дизайн в духе старших Touareg и Tiguan. Передняя часть выполнена в традиционном стиле Volkswagen: широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика, кстати, может быть и светодиодной. Колесные арки расширены, а боковины украшены штампованными линиями. На крыше установлен немаленький спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Доступна и версия R-Line с аэродинамическим

обвесом и 18-дюймовыми литыми дисками.

Салон Volkswagen T-Cross получился довольно самобытным с оригинальным четырехспицевым рулевым колесом и светодиодной подсветкой передней панели. В более дорогих версиях показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Задние





сиденья оснащены горизонтальной регулировкой – могут сдвигаться на 140 мм. В зависимости от их положения, объем багажника равен 385-455 л, а со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1281 л.

Уже в базовой версии предусмотрены системы автоматического торможения, мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения. Список опций включает систему доступа без ключа, двухзонный

климат-контроль, беспроводную зарядку для смартфонов, адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот и технологию слежения за усталостью водителя. Также предусмотрены широкие возможности персонализации автомобиля.

Для Volkswagen T-Cross на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 1,6-литровый турбодизель мощностью 95 л. с. Будут доступны версии с

6-ступенчатой механической трансмиссией и 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями, а вот привод пока – только передний. За доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы.

Новый Volkswagen T-Cross одновременно представили в Амстердаме, Шанхае и Сан-Паулу. Продажи модели стартуют с января по цене от 18 тыс. евро.





Технические характеристики Volkswagen T-Cross	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4107/1760/1558
Колесная база, мм	2564
Объем багажника, л	385/1281
Двигатель	
Рабочий объем, см3	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	200 при 2000-3500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 25 000

McLaren



Speedtail

цель – скорость







Компания McLaren известна, прежде всего, своими болидами Формулы-1. Первой ее дорожной моделью стал легендарный McLaren F1, долгое время бывший самым быстрым автомобилем в мире. В этом году F1 празднует 25-летие и к юбилею подготовили его преемника – новый McLaren Speedtail.

Как и легендарный McLaren F1, Speedtail позиционируют, как высокоскоростную спортивно-туристическую модель для дальних путешествий. Ее дизайн подчинен аэродинамике и призван добиться максимальных скоростей. Хотя при этом купе выглядит очень изящно: у него вытянутый силуэт с каплевидной кабиной. Чтобы автомобиль получился как можно более обтекаемым, на

кузове постарались сделать минимум выступающих частей. Воздухозаборники небольшие, вместо дверных ручек предусмотрены сенсорные кнопки, а зеркала заднего вида заменены камерами. Передние 20-дюймовые колеса прикрыты специальными аэродинамическими колпаками. Передняя часть с изогнутыми светодиодными фарами выдержана в традиционном стиле McLaren. Сзади предусмотрены два небольших подвижных спойлера.

Автомобиль получился очень длинным – 5137 мм. Обращает на себя внимание маленький задний свес. Собственно, эта черта и дала название модели, ведь в переводе с английского оно означает «скоростной хвост». Монокок и кузовные панели

изготовлены из инновационного сверхтонкого и гибкого карбона, использован в конструкции и титан, поэтому небольшое купе McLaren весит всего 1430 кг.

Для облегчения доступа в низкий (1155 мм) автомобиль двери поднимаются вверх, причем с помощью электропривода. Крыша прозрачная, но у нее меняется степень тонировки. Во внутренней отделке использованы кожа, алькантара и карбон. Компонировка салона также знакома по McLaren F1: водитель сидит по центру, а двое пассажиров – по бокам. Передняя панель выглядит очень лаконично – на ней установлены три дисплея. Центральный экран служит панелью приборов, а два экрана по бокам отведены для мультимедийной системы. Есть еще





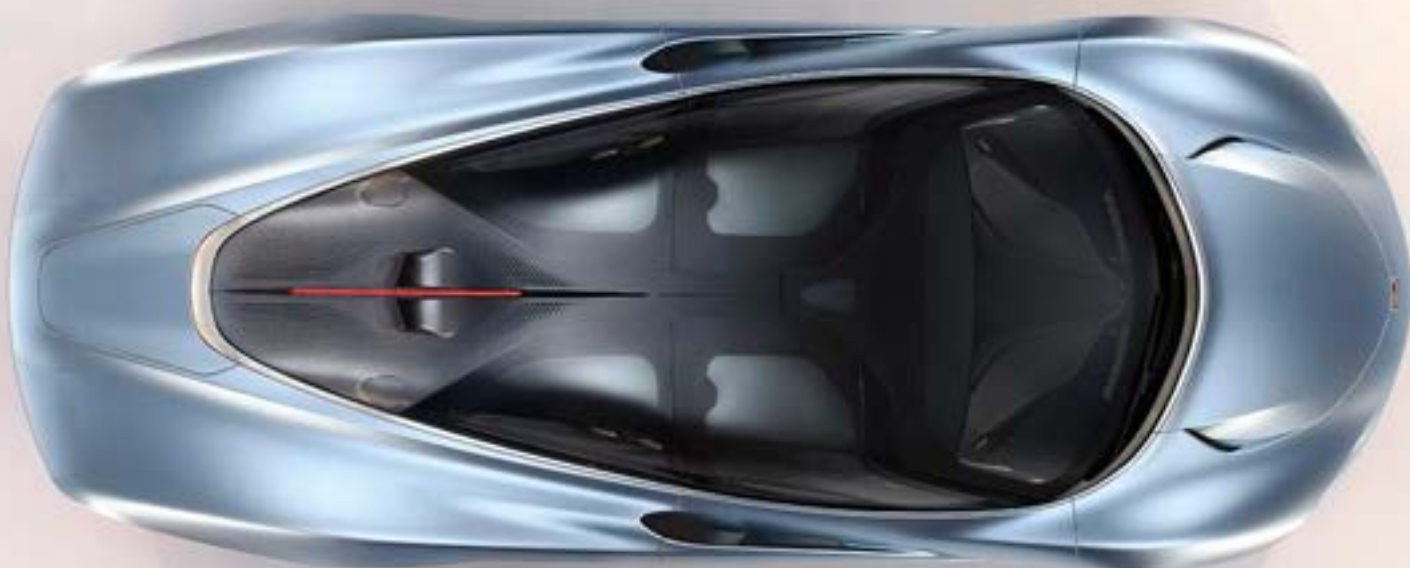
мониторы камер заднего вида. Интересно, что кнопки запуска двигателя, выбора режимов трансмиссии и настроек шасси расположены на потолке.

McLaren Speedtail оснащен 4,0-литровым турбированным V8 мощностью 750 л. с. и 300-сильным электромотором. Вместе они развивают 1050 л. с. и позволяют развивать

403 км/ч. Разгон до 100 км/ч занимает около 2,5 с, а до 300 км/ч – всего 12,8 с.

Максимальная скорость доступна в специальном режиме Velocity. В этом случае гибридная силовая установка обеспечивает максимальную отдачу, а активная подвеска уменьшает клиренс на 35 мм. За замедление отвечают карбоново-керамические тормоза.

Всего выпустят лишь 106 купе McLaren Speedtail – ровно столько же, сколько и F1. Цена McLaren составляет 2,1 млн. долларов, а первые автомобили доставят только в 2020 году, но несмотря на это все Speedtail уже раскуплены.





Технические характеристики McLaren Speedtail	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/3
Снаряженная масса, кг	1430
Длина/ширина/высота, мм	5137/1930/1155
Объем багажника, л	162
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	750 при 7500
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	300
Суммарная мощность, л. с.	1050
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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,5
Максимальная скорость, км/ч	403
Стоимость автомобиля, долларов	2 100 000

Porsche 9

возвращение



035

Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА





В 70-х годах на гоночных трассах не было равных купе Porsche 935 Moby Dick. Seriously доработанный Porsche 911 Turbo не оставлял шансов даже спортпрототипам, а в 1978 году выиграл 24 часовую гонку в Ле-Мане. И вот Porsche 935 возвращается – именно так будет названа новая трековая модель, которую выпустят ограниченной серией.

Новый Porsche 935 также создан на базе

серийного 911, только не Turbo, а более экстремального GT2 RS. У него же позаимствована и 3,8-литровая оппозитная «шестерка» с двумя турбинами мощностью 700 л. с. Ее дополнила особая гоночная выхлопная система. Сохранена и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Как ни странно, знаменитый предок был мощнее – 845 л. с.

У купе Porsche установлены новые кован-

ные рычаги подвески и регулируемые амортизаторы. Интересно, что в отличие от дорожной модели тормозные диски здесь не карбоново-керамические, а металлические. Диаметр передних – 380 мм, а задних – 355 мм.

Дизайн нового Porsche 935 ставит на первое место аэродинамику, но все равно в вытянутом профиле угадывается силуэт знаменитого предка. У автомобиля удлине-



на заднюю часть и появилось огромное антикрыло. Кроме того, увеличены воздухозаборники в переднем бампере и боковинах. Появился и карбоновый аэродинамический обвес, а тоненькие фары – полностью светодиодные. Окраска также повторяет Porsche 935 Moby Dick 1978 года.

Автомобиль подрос до 4865 мм в длину, 2034 мм в ширину и 1359 мм в высоту. Все кузовные панели выполнены из углеволокна,

поэтому масса купе – всего 1380 кг. Кованые 18-дюймовые диски «обули» в гоночные шины размером 29/65 R18 спереди и 31/71 R18 сзади.

Во внутренней отделке сочетаются карбон и алькантара. Показания приборов выведены на небольшой дисплей, а руль напоминает штурвал самолета. В Porsche 935 осталось только водительское сиденье с интегрированным подголовником, зато

появился каркас безопасности. Интересно, что сохранены и кондиционер, и система стабилизации PSM.

Всего планируют выпустить 77 Porsche 935 по цене в 702 тыс. евро. Автомобиль можно будет использовать для упражнений на гоночном треке или для любительских гонок.







Технические характеристики Porsche 935

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/1
Снаряженная масса, кг	1380
Длина/ширина/высота, мм	4865/2034/1359
Колесная база, мм	2457
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3800
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	сзади, продольно
Расположение и количество цилиндров	6, оппозитно
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	700 при 7000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 2500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/64
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	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
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS
Размер шин	29/65 R18 спереди, 31/71 R18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	702 000



Lincoln



n Nautilus

в ретро-стиле



В сегменте среднеразмерных вседорожников Lincoln представлен моделью МКХ, известной с 2006 года. Изначально роскошный собрат Ford Edge предназначался исключительно для североамериканского рынка. Но теперь времена меняются и даже такая марка, как Lincoln выходит на мировой уровень. По этому поводу обновленный МКХ даже получил красивое имя Nautilus.

Элегантный дизайн Lincoln Nautilus полностью соответствует можно характеризовать, как неоклассический. Во внешнем виде преобладают плавные изогнутые линии. Главные изменения затронули переднюю часть – она теперь выдержана в духе флагмана марки Lincoln Continental. Хромиро-

ванная прямоугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Боковины профилированные, а пороги украшены хромированными накладками. Под стать им – и полированные колесные диски: 18-дюймовые в базовой версии или 21-дюймовые опционные. Предусмотрен и защитный пластиковый обвес в нижней части кузова. На крыше установлен спойлер, еще один интегрирован в пятую дверь. Фонари МКХ растянуты на всю ширину кузова, а выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Новый Lincoln Nautilus достигает 4826 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. Начальная версия весит 1888 кг.

При приближении водителя с ключом в

кармане автомобиль приветствует его – проецирует изображения коврика с надписью Welcome на земле возле двери. Во внутренней отделке кожа сочетается с деревом и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвет можно изменять. Передняя панель напоминает распростертые крылья. Вседорожник получил новое трехспицевое рулевое колесо и 12,3-дюймовую цифровую панель приборов.

Центральная консоль наклонена, а венчает ее 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLincoln Touch. Предусмотрено и голосовое управление. По бокам от экрана установлены кнопки выбора режимов трансмиссии – они предусмо-





трыны вместо традиционно рычага. Несколько освежены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля.

Рулевая колонка Lincoln Nautilus регулируется по высоте и глубине. Новые передние сиденья широкие и комфортабельные. При этом их боковая поддержка немного лучше, чем ранее. Стандартными являются электропривод и подогрев. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий внутри бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду пространство для ног и над головой довольно приличное. Здесь не тесно и рослым пассажирам, тем более, что регулируется угол наклона спинок. Объем

багажника составляет 525 л, а со сложенными задними сиденьями он составляет 1948 л. В более дорогих версиях пятая дверь теперь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовый Lincoln Nautilus получил систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, камеру заднего вида. Также предусмотрены 10 подушек безопасности (из них две установлены в задних ремнях безопасности), системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманский вариант Black Label добавляет вентиляцию и массаж передних сидений, датчики освещения и дождя, навигационную систему, электропривод рулевой колонки, панорамную крышу, технологию

слежения за «слепыми» зонами, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Среди опций – парковочный автопилот, камеры кругового обзора, функции массажа передних и подогрева задних кресел, обогрев руля, аудиосистема с 19 динамиками. Кроме того, технологии соблюдения полосы движения и полуавтономного движения.

Линейка двигателей претерпела изменения. На смену 3,5-литровому атмосферному V6 пришел 2,0-литровый 245-сильный турбомотор. Выше в иерархии – 2,7-литровая «шестерка» с турбонаддувом. Она стала немного мощнее – 335 л. с. при 4750 об/мин. Но ее главное преимущество – хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов благодаря





приличному крутящему моменту в 515 Н·м при 2750 об/мин. Эта «шестерка» работает тихо и плавно, под стать ей – и почти незаметные переключения передач в 6-ступенчатом «автомате». У такого Nautilus неплохая динамика (7,2 с до 100 км/ч) и уменьшен расход топлива – 13,1 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Улучшает экономичность новый 8-ступенчатый «автомат». Он также отличается плавностью работы. Полный привод пред-

ложен за доплату.

У полноприводных версий не только лучшее сцепление с дорогой, но и реже проявляется недостаточная поворачиваемость благодаря системе векторизации тяги. Ходовая Lincoln традиционно настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает выбоины и даже с 21-дюймовыми низкопрофильными покрышками езда не жесткая. Вместе с тем, задняя подвеска с интегрированным рычагом способствует

лучшему поведению в поворотах и уменьшает крены кузова в виражах. За доплату теперь предложены адаптивные амортизаторы. Рулевое управление легкое и точное, но обратной связи у него немного. На больших скоростях внутри тише благодаря улучшенной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех.

Новый Lincoln Nautilus поступит в продажу с конца года. В США вседорожник будет стоить от 40 тыс. долларов.





Технические характеристики Lincoln Nautilus

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1950
Длина/ширина/высота, мм	4826/1933/1681
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1646/1643
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	525/1948
Диаметр разворота, м	11,7
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2698
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	335 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	515 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/73
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	245/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,2
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	13,1
загородный цикл	8,7
смешанный цикл	11,0
Стоимость автомобиля (в США), долларов	40 000 – 68 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Kia Cerato

четвертая глава





Седан Kia Cerato представляет корейскую марку в В-классе с 2003 года. Как ни странно, это самая массовая модель Kia в мире, даже несмотря на то, что корейские вседорожники становятся все популярнее. В некоторых странах модель известна под названиями K3 и Forte. В нынешнем году представили уже четвертое поколение Kia Cerato.

Дизайн нового Kia Cerato создан под влиянием пятидверного собрата Seed и флагмана марки Stinger. У последнего позаимствовали характерный стремительный профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и аркообразной формой крыши. Задняя часть уже не так приподнята, как у предшественника. На смену плавным лини-

ям пришли грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Оптика теперь может быть и полностью светодиодной. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а капот стал более рельефным. В крышку багажника интегрирован спойлер, а узкие фонари соединены светящейся вставкой.

Новый Kia Cerato использует платформу предшественника, но жесткость кузова увеличена на 16%. Колесная база осталась неизменной (2700 мм), а вот длина выросла до 4640 мм, ширина – до 1800 мм, а высота – до 1450 мм.

Внутри улучшены материалы отделки и стало больше серебристых вставок. В более

дорогих версиях салон декорирован кожей, а на педалях появились металлические накладки. Передняя панель стала более рельефной. Оригинально выглядят круглые вентиляционные дефлекторы в стиле того же Kia Stinger. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage. Как и прежде, циферблаты приборов глубоко врезаны в панель, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометр поместили датчик температуры двигателя.

Центральная панель Kia Cerato немного повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков





аудиосистемы и климат-контроля стало значительно меньше, хотя некоторые из них слишком мелкие.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные, а их боковая поддержка немного улучшена. Во всех Kia Cerato предусмотрен подогрев кресел, а во флагманском варианте теперь есть и вентиляция. Сдвижной центральный подлокотник прячет приличный бокс, где может быть установлена беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду стало больше места и для ног, и над головой. Салон также немного шире, чем у предшественника, а потому троим пассажирам сзади не так тесно. Объ-

ем багажника Kia Cerato вырос до 502 л, а погрузочный проем стал шире.

Базовое оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте водительское сиденье оснащено электроприводом, предусмотрены система доступа без ключа, датчики света и дождя, спутниковая навигация, люк в крыше, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, обогрев руля, 320-ваттная

аудиосистема и технология мониторинга «слепых» зон.

Поначалу новый Kia Cerato будет доступен исключительно с 2,0-литровым атмосферным бензиновым двигателем. Проверенная «четверка» по-прежнему развивает 150 л. с. при 6200 об/мин, а вот ее максимальный крутящий момент вырос до 192 Н·м при более низких 4000 об/мин. Этот мотор лучше проявляет себя на высоких оборотах и его нужно раскручивать. «Четверка» работает гораздо тише, чем ранее. Динамика осталась на прежнем уровне: разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 203 км/ч. Зато расход топлива уменьшен до 6,7 л/100 км в смешанном цикле. Позже появится также вари-





ант с 1,6-литровым 132-сильным мотором.

Такой экономичности поспособствовал перевод двигателя на рабочий цикл Аткинсона (с более длительной фазой впуска и короткой фазой сжатия) и установка нового бесступенчатого вариатора вместо 6-ступенчатого «автомата». Новая трансмиссия неплохо настроена и работает плавно.

Kia Cerato неплох в управлении. У него хорошее сцепление с дорогой, а недоста-

точная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление дополнено технологией Flex Steer, позволяющей изменять его остроту и тяжесть. Но в любом случае информативность в околонулевой зоне – не лучшая. Комфортная подвеска неплохо справляется с большинством дорожных неровностей, хотя некоторые выбоины поглощаются не слишком плавно. Седан не слишком кренится в поворотах. Существен-

но улучшена шумоизоляция, а потому на больших скоростях стало значительно тише и шумы ветра и шин менее заметны.

Новый Kia Cerato поступит в продажу с конца года. Уже известно, что в США (там седан продается как Kia Forte) стоимость модели стартует с отметки в 17 700 долларов. Вскоре линейку модели также расширят хэтчбек и заряженная модификация с 1,6-литровым 204-сильным турбомотором.





Технические характеристики Kia Cerato	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1322
Длина/ширина/высота, мм	4640/1800/1450
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1549/1558
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника мин/макс, л	502
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1999
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	192 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	203
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	17 700 – 25 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Nissan



ИНЪЕКЦИЯ С

Altima



ПОРТИВНОСТИ

Седан Nissan Altima представляет японскую марку в D-классе с 1992 года. Его больше знают на североамериканском континенте, но в последние годы его продают в странах Европы и Азии под названием Teana. Теперь пришло время для уже шестого поколения модели.

Новый Nissan Altima радикально преобразился внешне и теперь это настоящий спорт-седан в духе концепт-кара Nissan Vmotion 2.0. У него обтекаемый профиль с длинным капотом, аркообразной крышей и высокой оконной линией. У него большие углы наклона передних и задних стоек, а задняя часть немного приподнята. «Лицо» выдержано в современном стиле марки: огромная V-образная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Оптика дополнена стреловидными ходовыми огнями, а в более дорогих версиях полностью светодиодной. Передний бампер по форме напоминает распростертые крылья. Капот и боковины стали профилированными. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Версию SR легко отличить по аэродинамическому обвесу, заднему спойлеру и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Хотя дизайн седана полностью новый, платформа перешла в наследство от предшественника. Автомобиль подрос на 25 мм (до 4900 мм), а его свесы кузова укоротили, так что колесная база прибавила 50 мм (2824 мм). Nissan Altima шире (1851 мм) и значительно ниже (1443 мм) предшественника. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше серебристых вставок. Передняя панель немного наклонена, а обод трехспицевого руля выполнен плоским снизу и обшит кожей во всех версиях. Циферблаты приборов разделены большим цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра размещен датчик остатка топлива в баке, а в спидометре – указатель температуры двигателя.

К центральной панели Nissan Altima крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, но некоторые кнопки слишком уж мелкие.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское кресло получило электропривод уже в базовой версии. Передние сиденья не только мягкие и комфортабельные, но и выполнены таким образом, что уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Помогли их разработать специалисты NASA. К слову, боковая поддержка стала лучше. А вот обзор назад не столь радует. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором предусмотрены два подстаканника и бокс в подлокотнике.

На втором ряду стало больше места для ног, а вот запас пространства над головой уменьшился, что ощутят рослые люди. Салон стал шире в районе плеч, поэтому трем пассажирам сзади очень даже комфортно. Объем багажника равен 474 л.

Базовое оснащение Nissan Altima расши-

рено и теперь включает систему доступа без ключа, климат-контроль, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, камеру заднего вида, аудиосистему связи Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. Во флагманском варианте Premium салон обшит кожей, а климат-контроль двухзонный. Также добавлены люк в крыше, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, спутниковая навигация, электропривод пассажирского кресла, подогрев руля и передних сидений. Кроме того, в этой версии есть системы полуавтономного движения, распознавания дорожных знаков, контроля разметки и «слепых» зон.

Начальная версия, как и прежде, укомплектована 2,5-литровой бензиновой «четверкой», но это полностью новый двигатель с непосредственным впрыском топлива. Его мощность выросла до 188 л. с., а максимальные 244 Н·м крутящего момента доступны при более низких 3600 об/мин. Этот мотор лучше проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а расход топлива составляет 7,6 л/100 км в смешанном цикле.

На смену 3,5-литровому V6 пришел новый турбомотор объемом 2,0 л. Этот двигатель необычный, ведь у него переменная степень сжатия. Высокая компрессия способствует экономичности, а низкая – динамическим показателям. «Четверка» развивает 248 л. с., а максимальный крутящий момент в 380 Н·м





доступен в широком диапазоне 1600-4800 об/мин. Она гораздо более тяговита и эластична, чем V6 предшественника, и позволяет легко совершить обгон на трассе. Седан разгоняется до 100 км/ч за 7 с, а его максимальная скорость составляет 230 км/ч. При этом средний расход топлива на 15% меньше, чем у 3,5-литрового мотора – 8,1 л/100 км.

Доработанный вариатор CVT хорошо настроен: он работает плавно и демонстрирует быстрые реакции. Новшеством стал

опционный полный привод, однако он доступен только для 2,5-литровой модификации.

Конечно, полноприводный седан Nissan Altima демонстрирует отличное сцепление с дорогой, однако более увлекательным в управлении является 2,0-литровый вариант SR с передним приводом. Его рулевое управление острее, а пружины подвески жестче на 10%, поэтому управляемость увлекательнее и крены в поворотах меньше. Зато стандартная версия ставит на первое место комфорт и ее энергоемкая подвеска

плавно поглощает большинство выбоин. Руль седана точный и информативный, а на больших скоростях становится тяжелее. Система векторизации тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. В более дорогих версиях в салоне тише благодаря системе активного подавления звуковых помех.

Новый Nissan Altima уже начали продавать в США и там седан стоит от 24 500 долларов. Вскоре в других странах должен поступить в продажу и его собрат Teana.







Технические характеристики Nissan Altima

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1455	1568
Длина/ширина/высота, мм	4900/1851/1443	
Колесная база, мм	2824	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	474	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2488	1997
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	188 при 6000	248 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	244 при 3600	360 при 1600-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68	
Трансмиссия		
Тип привода	Передний или подключаемый полный	
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	215/60 R16	235/45 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5	7,0
Максимальная скорость, км/ч	190	230
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	7,6	8,1
Стоимость автомобиля в США, долларов	24 500 – 35 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Subaru Forester

пятый дубль







Subaru выпускает свои полноприводные модели с 70-х, но первый полноценный вседорожник Forester представили только в 1997 году. С того времени выпустили уже четыре поколения модели и теперь эстафету принимает новый Subaru Forester пятой генерации.

Subaru Forester сохраняет знакомый внешний вид и во многом схож с предшественником. Однако на смену плавным формам пришло больше строгих граней. Фирменная четырехугольная решетка ра-

диатора стала крупнее, но по-прежнему обрамлена хромом и разделена балкой с логотипом марки. Увеличены в размерах и фары, причем теперь они являются светодиодными уже в базовой версии. Боковины украшены штампованными линиями, а колесные арки теперь более выражены. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены крупные фо-

нари, а на крыше размещен большой спойлер. Версию Sport можно узнать по оранжевому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Вседорожник построен на новой модульной платформе SGP, как и родственник Subaru Impreza. Он подрос до 4625 мм в длину и 1816 мм в ширину при колесной базе в 2670 мм. Весит автомобиль 1560 кг.

В салоне значительно улучшены материалы отделки. В версии Sport кожа разбавлена ярко-красной прострочкой и оранже-



выми вставками. Передняя панель теперь напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех модификациях и является multifunctionalным – с клавишами управления магнитолой и круиз-контролем. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера.

На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний – служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний сенсорный монитор (диагональю 6,5 либо 8 дюймов) отведен для мультимедийной и навигационной систем. Благодаря такой компоновке стало меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля.

У рулевой колонки Subaru Forester изменяются как высота, так и глубина. Передние сиденья установлены достаточно высоко что вместе с тоненькими стойками крыши улучшило обзорность. Они стали комфортнее и улучшена их боковая поддержка. Подогрев кресел является частью базового оснащения. На трансмиссионном тоннеле установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду стало на 35 мм больше места для ног, да и над головой запас неплохой. К тому же, салон шире на 20 мм, поэтому троим взрослым сзади просторнее. У заднего дивана изменяется угол наклона спинки. Объем багажника в обычном состо-

янии составляет 505 л, а в со сложенными задними креслами увеличивается до 1775 л. Погрузочный проем стал шире.

Базовая комплектация Subaru Forester включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, магнитолу с CD-проигрывателем, связь Bluetooth, подогрев лобового стекла, 7 подушек безопасности и систему стабилизации VDC. Также теперь обязательной является технология EyeSight, включающая системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Limited салон декорирован кожей, добавлены система доступа без ключа, электроприводы передних сидений и пятой двери, датчики света и дождя, подогрев руля и задних кресел, камера заднего вида.

Поначалу новый Subaru Forester будет доступен исключительно с 2,5-литровой оппозитной «четверкой». Ее дополнили непосредственным впрыском топлива, что подняло мощность до 185 л. с. Максимальный крутящий момент вырос до 240 Н·м, но достигается при высоких 4400 об/мин. Впрочем, на малых и средних оборотах двигатель стал более тяговитым и уже после 3000 об/мин чувствуется подхват. Правда, нужно учитывать, что мотор довольно громкий. Зато улучшена динамика: разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость – 207 км/ч. Расход топлива остался на прежнем уровне – 8,3 л/100 км в смешанном цикле.

Заряженный Forester с турбомотором теперь предлагать не будут, отказались и от дизельной версии. Однако позже появится гибрид Subaru.

Отныне все Subaru Forester будут предлагать только с бесступенчатым вариатором CVT Lineartronic. Он усовершенствован и теперь работает более плавно. Естественно, обязательным является фирменный постоянный полный привод. Дополняет его вседорожный режим X-Mode: при его выборе изменяются настройки центрального дифференциала, а также активируется функция помощи при крутом спуске Hill Descent Control. Дорожный просвет, кстати, немаленький – 220 мм.

На асфальте вседорожник демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Руль точный и стал тяжелее, хотя больше обратной связи не помешало бы. Крены кузова в поворотах существенно уменьшены, но при этом Forester остается комфортабельным и легко справляется с большинством выбоин. Шумоизоляция салона также улучшена: при 120 км/ч ветер и шины меньше слышны. Более эффективными стали и тормоза вседорожника. Кроме того, теперь все Forester оснащены технологии изменения настроек двигателя и шасси SI-Drive с обычным и спортивным режимами.

Новый Subaru Forester пятого поколения уже поступил в продажу в США и в этом месяце появится в Украине. Цена вседорожника от 879 тыс. гривен..







Технические характеристики Subaru Forester

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1560
Длина/ширина/высота, мм	4625/1816/1730
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	220
Объем багажника, л	505/1775
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2457
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	Оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	185 при 5800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, HDC
Количество подушек безопасности, шт	7
Размер шин	225/65 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	207
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля, гривен	879 000 - 1 210 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000





Ford Edge

НОВЫЙ ДИЗАЙН И ПРИБАВКА В МОЩНОСТИ

Ford Edge представляет марку в сегменте среднеразмерных вседорожников с 2006 года. Изначально его проектировали исключительно для североамериканского рынка, однако модель второго поколения начали продавать и в Европе (в том числе, и в Украине). Поскольку представили ее в 2014 году, то теперь пришло время для обновления. Заодно подготовили и новую заряженную версию ST, пришедшую на смену варианту Sport.

Новый Ford Edge сохраняет знакомый двухобъемный силуэт с большими углами наклона стоек крыши. Во внешнем виде господствуют граненные линии (что логично, ведь в переводе с английского Edge – грань), а капот и боковины выполнены рельефными. Вместе с тем, передняя часть стала изящнее на вид. Решетка радиатора несколько уменьшена в размерах и стала овальной. Новые раскосые фары теперь светодиодные уже в базовой версии. В переднем бампере заметен узкий воздухозаборник. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари стали компактнее и теперь размещены по краям кузова.

У Edge ST хрома гораздо меньше и особая черная решетка радиатора. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 21-дюймовые колесные диски вместо стандартных 18-дюймовых. Роскошный вариант Vignale также получил особую решетку радиатора и 20-дюймовые колеса.

Внутреннюю отделку щедро разбавляют вставки «под алюминий» и черные лакированные поверхности. В ST педали получили металлические накладки, а отделка имитирует карбон. Рулевое колесо довольно

большое, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Циферблат спидометра на приборной панели сочетается с двумя дисплеями. На них выводятся изображение тахометра, показания бортового компьютера, датчиков остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости, а еще дублируются данные навигационной системы. Вместо рычага трансмиссии установлен круглый селектор.

Наклоненная центральная панель увенчана 8,4-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы MyFord Touch. Клавиш здесь немного, но они довольно мелкие. Зато подстаканников в салоне целых 10. Здесь установлены сразу два отсека для мелкой поклажи (один сверху, второй – снизу). А подстаканников в салоне целых 10.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и мягкие. В Edge ST предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий внутри бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду пространство для ног и над головой очень щедрое, поэтому здесь не тесно и рослым пассажирам, тем более, что регулируется угол наклона спинки. Багажник также приличный – 602 л в обычном состоянии, а со сложенными задними сиденьями он составляет 2104 л. В более дорогих модификациях пятая дверь теперь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовый Edge SE получил электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, магнитолу, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, Wi-Fi, круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации AdvanceTrak, 10 подушек безопасности (из них две установлены в задних ремнях безопасности), технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами. В самых дорогих версиях ST и Vignale добавлены система бесключевого доступа, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев руля, аудиосистема с 12 динамиками, камера заднего вида, панорамная крыша. Среди опций есть обогрев задних сидений, парковочный автопилот, электропривод рулевой колонки.

Начальный 2,0-литровый турбомотор EcoBoost доработан и теперь развивает 250 л. с. От атмосферного 3,5-литрового V6 отказались, а 2,7-литровая турбированная «шестерка» теперь выдает 335 л. с. Ее устанавливают только на Edge ST. Двигатель неплохо себя проявляет благодаря внушительному крутящему моменту в 515 Н·м при 2750 об/мин. Тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно, да и звук «шестерки» сочный и приятный. У такого Edge хорошая динамика – 6 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч, ограниченные электроникой. При этом расход топлива умеренный – 12,4 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном

Однако в Европу Ford Edge поставляют исключительно с 2,0-литровыми турбоди-





зелями. Доступны версии с одной турбиной на 150 и 190 л. с., а также 238-сильный битурбодизель. Самый мощный вариант обладает пиковым крутящим моментом в 450 Н·м при 2000 об/мин. Хотя нужно отметить, что двигатель довольно-таки громкий. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,6 с. Зато расход топлива умеренный – 8,9 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км – на трассе.

Теперь все версии оснащены новым

8-ступенчатым «автоматом». Он работает плавно, а его реакции довольно быстрые, а при желании можно выбрать спортивный режим и воспользоваться подрулевыми лепестками. Полный привод дополнен технологией векторизации тяги, помогающей уменьшить недостаточную поворачиваемость.

Ходовая вседорожника настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает выбоины. Даже вариант ST с перенастроенными пружинами и 21-дюймовыми

низкопрофильными покрышками не назовешь жестким. Впрочем, он меньше кренится в поворотах, а его рулевое управление точнее. Хотя в любой версии руль слишком легкий и обратной связи у него немного. На больших скоростях внутри тише благодаря хорошей шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех.

Новый Ford Edge уже поступил в продажу в США и Европе. В Старом свете вседорожник стоит от 37 тыс. евро.







Технические характеристики Ford Edge

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1848	1949
Длина/ширина/высота, мм	4808/1928/1742	
Колесная база, мм	2850	
Колея передняя/задняя, мм	1646/1643	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника, л	602/2104	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2698	1997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	335 при 4750	238 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	515 при 2750	450 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/73	Дт/73
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	10	
Размер шин	265/40 R21	245/60 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	9,6
Максимальная скорость, км/ч	210	210
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	12,4	8,9
загородный цикл	8,1	6,0
смешанный цикл	11,2	7,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	37 000 – 58 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

The background of the page is a photograph of a yellow MG3 car parked in front of a building with a blue roll-up door. The car is partially visible on the right side of the frame. The building has a grey corrugated metal roof and walls. The blue door is closed.

MG3

**британец
с китайскими корнями**



Британская компания MG стала известной благодаря своим небольшим и доступным спортивным моделям. Она была основана еще в 1924 году и просуществовала свыше восьми десятилетий. Однако, в 2005 году в составе Rover Group компания стала банкротом. Впрочем, история MG на этом не закончилась, ведь спасти марку помог китайский концерн SAIC. Под его крылом она обрела новую жизнь и даже вернулась на европейский рынок. Одной из первых моделей, обозначивших возвращение марки стал хэтчбек MG 3. Теперь он прошел небольшое обновление.

MG3 – пятидверная модель В-класса, достигающая 4018 мм в длину при колесной базе в 2520 мм. Его ширина равна 1729 мм, а высота – 1507 мм. По меркам своего сегмента он не такой уж и легкий, ведь масса базовой версии достигает 1170 кг.

В дизайне хэтчбека преобладают грани и углы. Профиль подчеркнут высокой оконной линией и большим углом наклона толстых задних стоек крыши. Передняя часть изменена в стиле вседорожника MG ZS. Трапециевидная решетка радиатора увеличена в размерах, шире стали и воздухозаборники в бампере. Фары MG3 теперь более раскосые и дополнены светодиодными лампами дневного света уже в базовой версии. Капот выполнен рельефным, а на боковинах заметны штампованные линии. Слегка выпуклые и задние крылья.

Обновленные фонари MG 3 размещены в стойках крыши, а на верхней кромке пятой двери установлен спойлер. Из диффузора в заднем бампере выглядывает хромированный наконечник выхлопной трубы.

В MG предусмотрели самые различные возможности для персонализации автомобиля. Поэтому доступны двухцветная окраска, различные наклейки на крышу и капот, отдельные цветовые схемы для зеркал заднего вида и вентиляционных дефлекторов в салоне. Стандартные колесные диски 14-дюймовые, а за доплату доступны легкосплавные колеса диаметром 16 дюймов.

В салоне улучшены материалы отделки и даже появились вставки «под карбон», а ткань на сиденьях украшена причудливыми узорами. Новые круглые вентиляционные дефлекторы по форме напоминают турбины. MG3 получил более компактное трехспицевое рулевое колесо с уменьшенной накладкой на ступицу. В более дорогих вариантах его обод обшит перфорированной кожей. Заменены и циферблаты приборов – теперь они украшены красными ободками. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке.

Широкая центральная панель слегка наклонена и теперь на ней появился современный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 8 дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки также полностью

новые. Но большинство кнопок слишком уж мелкие, что очень затрудняет пользование ими на ощупь. К тому же расположение некоторых из них очень уж непривычное. Например, клавиша аварийной световой сигнализации почему-то установлена на трансмиссионном тоннеле возле рычага стояночного тормоза. В салоне много отделений для мелкой поклажи. Помимо вместительного перчаточного ящика это два отсека в центральной консоли, карманы в дверях и спинках передних кресел. А вот подстаканники весьма узкие, поэтому не всякий стакан в них поместится.

Рулевая колонка MG3 регулируется только по углу наклона, зато уже в базовой версии у водительского сиденья изменяется высота. Кресла первого ряда несколько упругие, зато их спинки обеспечивают неплохую боковую поддержку. Посадка за рулем высокая, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду очень просторно, по меркам автомобилей В-класса. Места над головой, например, вполне достаточно для пассажиров ростом 180 см. Конечно, учитывая ширину салона, сзади комфортнее двоим, хотя при необходимости поместятся и трое. Объем багажника составляет 256 л в обычном состоянии и 1262 л – со сложенными сиденьями второго ряда. Правда, погрузочная высота достаточно большая, а проем пятой двери узковат.

Начальное оснащение MG3 включает





центральный замок, электропривод стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитола с CD-проигрывателем, связь Bluetooth. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP. В самом дорогом варианте Exclusive сиденья обшиты тканью и кожей, добавлены кондиционер, датчики освещения и дождя, парктроник и

круиз-контроль.

Единственным доступным двигателем остается 1,5-литровая бензиновая «четверка». Ее мощность увеличена до 115 л. с. при 6000 об/мин, а вот пиковый крутящий момент остался на прежнем уровне – 137 Н·м при 4750 об/мин. Это высокооборотистый мотор и его необходимо постоянно раскру-

чивать, а на «низах» тяги не очень много. Вместе с тем, на высоких оборотах двигатель становится довольно шумным. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость составляет 174 км/ч. Расход топлива при этом весьма умеренный – 7,5 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.





Передачи в 5-ступенчатой «механике» переключаются точно, а вот ход рычага мог бы быть и короче. Педаль сцепления очень легкая. Альтернатива – 5-ступенчатая роботизированная трансмиссия.

MG3 довольно интересен в управлении. Его руль оснащен гидравлическим (а не модным сейчас электрическим) усилителем, а потому точный и информативный. Хотя на малых скоростях он несколько тяжеловат. Сцепление с дорогой очень хорошее и помогает этому довольно широкая (195/55 R16) резина. Хэтчбек мало кренится в поворотах, хотя такого результата добились благодаря довольно упругой подвеске. Поэтому на дорогах плохого качества выбоины ощутимы. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне становится весьма шумно – ветер и шины отчетливо слышны.

Новый MG3 уже продается на европейском рынке, причем его цена весьма привлекательная – от 10 500 евро. Вскоре линейку расширит и обновленный вседорожный вариант MG3 Cross, хорошо знакомый в Украине.





Технические характеристики MG 3

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1170
Длина/ширина/высота, мм	4018/1729/1507
Колесная база, мм	2520
Колея передняя/задняя, мм	1495/1483
Клиренс (дорожный просвет), мм	144
Объем багажника, л	256/1262
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1498
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	137 при 4750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	195/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	174
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,5
загородный цикл	4,9
смешанный цикл	5,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	10 500 – 13 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Maserati Levante

модернизация и расширение линейки







Появившийся в 2016 году Maserati Levante стал первой моделью повышенной проходимости в истории итальянской марки. Автомобиль хорошо себя зарекомендовал и неплохо продается как в Европе, так и в США. Теперь пришло время для обновления модели и расширения палитры версий.

Maserati Levante выдержан в традиционном стиле итальянской марки. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Ниспадающая форма крыши и высокая оконная линия прибавляют профилю стремительности, а мускулов прибавляют выразительные раздутые крылья. Широкая «пасть» радиаторной решетки сочетается с раскосыми фарами, которые стали светодиодными во всех версиях. В

боковинах с каждой стороны заметны по три вентиляционных отверстия. Двери выполнены без рамок – как в купе. Пятая дверь сверху прикрыта изогнутым спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированным молдингом. Из заднего бампера выглядывают четыре наконечника выхлопных труб. Новую флагманскую модификацию Trofeo можно узнать по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам в бампере и 22-дюймовым кованым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В отделке салона Maserati Levante уже в базовой версии сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны вставки из дерева, и даже дорогого шелка. В Levante Trofeo присутствуют карбоновые детали. Педали украшены металлическими

накладками. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на его ободе в районе хвата рук расположены удобные наплывы. Вседорожник получил новый селектор трансмиссии, есть и подрулевые лепестки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной экран бортового компьютера.

Широкая центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже находится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы с обновленным меню. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрен и круглый джойстик. Клавиши блоков аудиосистемы, климат-контроля, а также переключатели настроек автомобиля



немного изменены.

Передние сиденья Maserati Levante мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Они, как и руль, оснащены электроприводом регулировки и подогревом. В версии Trofeo установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Здесь под откидной крышкой размещены подстаканники, а подлокотники прячут бокс для мелкой поклажи. Кстати, для перчаточного ящика можно заказать кодовый замок.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, да и над головой пространство вполне приемлемое для пассажиров ростом 185 см. У кресел регулируется угол наклона спинки. Однако подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Очень приличный и объем багажника: 580 л в обычном состоянии и 1614 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Levante, а дополнить его можно функцией сенсорного открытия.

Все Maserati Levante оснащены системой доступа без ключа, адаптивными фарами, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, аудиосистемой с 8 динамиками, спутниковой навигацией, связью Bluetooth и адаптивным круиз-контролем. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Levante Trofeo добавляет вентиляцию передних кресел, 1280-ваттную аудиосистему с 17 динамиками, камеры кругового обзора, системы автоматического торможения и слежения за «слепыми» зонами. Перечень опций включает панорамную крышу, регулируемый электроприводом педальный узел, технологию соблюдения полосы движения.



Бензиновые 3,0-литровые V6 с турбонаддувом по-прежнему развивают 350 или 430 л. с. Вариант помощнее обладает более бодрым характером, отзывчив и очень быстро набирает обороты. При этом он эластичный, ведь пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. А в режиме Sport при активации функции Overboost доступны и 580 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость – 264 км/ч. Учитывая такие характеристики, расход топлива очень даже приемлемый – 10,9 л/100 км в смешанном цикле.

Для экономных в линейке остался 3,0-литровый 275-сильный турбодизель, а для любителей активной езды впервые предло-

жили 3,8-литровый V8 с двумя турбинами. Он развивает 550 л. с. в варианте GTS и 590 л. с. – Trofeo. Этот мотор легко и быстро раскручивается до 7500 об/мин, лучше всего он проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Огромный крутящий момент в 730 Н·м доступен в широком диапазоне 2250-5000 об/мин, а турбопауза не беспокоит. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с и сопровождается насыщенным рыком «восьмерки». Особенно громким он становится после 4200 об/мин, когда в выхлопной системы открывается перепускной клапан. Максимальная скорость составляет 304 км/ч, то есть это один из самых мощных и быстрых вседорожников в мире. Правда, и «аппетит» немалый – в среднем 16,8 л/100 км.

Полный привод у Maserati Levante подклю-





чаемый, то есть по умолчанию вся тяга поступает на задние колеса. Но на бездорожье или скользкой дороге 50% крутящего момента направляется на переднюю ось. Автомобиль на удивление способен на бездорожье. Стандартная пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс с 207 до 247 мм, а на крутом спуске помогает технология Hill Descent Control.

Хотя в Maserati не скрывают, что упор сделали на поведение Levante на асфальте. Двухтонный вседорожник по поведению больше напоминает «горячий» хэтчбэк. Низкий центр тяжести и практически равное

распределение веса по осям (51:49) сделали его очень послушным. Руль очень точный и информативный благодаря гидроусилителю и автомобиль сразу реагирует на малейшее его движение. Поворачиваемость близка к нейтральной, а траекторию легко подправить, «играя» pedalью акселератора. Сцепление с дорогой отличное. В режиме Sport система стабилизации вмешивается позже и допускает занос задней оси. Кроме того, в этом случае дорожный просвет уменьшается до 187 мм. Levante на удивление мало кренится в поворотах благодаря адаптивным

амортизаторам, но нужно учитывать, что подвеска упругая, особенно в версии Trofeo с более жесткими пружинами и 22-дюймовыми колесами. Следует отметить тормоза Brembo, обеспечивающие отличное замедление: для остановки со 100 км/ч понадобится 34,5 м. Шумоизоляция салона качественная, поэтому даже при 150 км/ч внутри тихо.

Появление V8 пошло Maserati Levante на пользу, ведь вседорожник стал еще быстрее и еще увлекательнее. Правда, такая версия и ощутимо дороже – 100 тыс. евро тогда, как базовый вариант стоит от 74 тыс. евро.



Технические характеристики Maserati Levante			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2109	2170	2205
Длина/ширина/высота, мм	5003/1968/1679		
Колесная база, мм	3004		
Колея передняя/задняя, мм	1624/1676		
Клиренс (дорожный просвет), мм	187-247		
Объем багажника мин/макс, л	580/1614		
Диаметр разворота, м	11,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2979	3799	2987
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	V8	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	430 при 5700	590 при 6250	275 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	580 при 1750-5000	730 при 2250-5000	600 при 2000-2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80		Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, TPMS, HDC		
Размер шин	265/50 ZR19 спереди, 295/45 ZR19 сзади	265/35 ZR22 спереди, 295/30 ZR22 сзади	255/60 ZR18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2	3,9	6,9
Максимальная скорость, км/ч	264	304	230
Расход топлива, л/100 км			
смешанный цикл	10,9	16,8	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	74 000 – 110 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		





Volvo

третья



S60

глава



Седан Volvo S60 представляет шведскую марку в D-классе с 2000 года. Теперь пришло время для третьего поколения модели. Интересно, что первым представили родственный универсал Volvo V60, а четырехдверная версия последовала через несколько месяцев.

Основоположниками современного скандинавского стиля являются вседорожник Volvo XC90 и седан S90. У Volvo S60 такой же лаконичный скандинавский дизайн с простыми и чистыми линиями. Особенно фирменные черты заметны при взгляде в анфас. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора декорирована хромом, а светодиодные фары дополнены Т-образными ходовыми огнями (в Volvo их сравнивают с молотом скандинавского бога Тора). Вместе

с тем, седан выделяется аркообразной формой крыши и расширенными «плечами» задних крыльев. Подчеркивают их узкие С-образные фонари. Заряженный вариант T8 Polestar можно отличить по иной решетке радиатора и аэродинамическому обвесу.

Новый Volvo S60 позаимствовал у старших братьев модели не только стиль, но и платформу SPA. При длине 4761 мм и колесной базе в 2872 мм седан несколько крупнее предшественника. Правда, и масса немаленькая – 1696 кг в начальной версии.

Сдержанный скандинавский дизайн преобладает и в салоне седана. Кожа в отделке сочетается с тиковым деревом и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристалли-

ческий дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Центральная панель Volvo S60 немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает огромный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,5 дюйма. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом улучшена и их боковая поддержка. В базовой версии они оснащены подогревом. Обзорность назад стала лучше, чем у предшественника. Водителя и пассажира разделяет высокий





трансмиссионный тоннель, на котором размещен оригинальный переключатель запуска двигателя. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду очень щедрое пространство для ног, немного вырос и запас пространства над головой. Салон Volvo S60 достаточно широкий, чтобы сзади поместились трое пассажиров, однако диван профилирован под два места и сидящий по центру почувствует дискомфорт. Объем багажника вырос до 442 л.

Начальное оснащение Volvo S60 расширено и теперь включает систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, Wi-Fi, круиз-контроль. Традиционно богатый набор

систем безопасности: 8 подушек, системы стабилизации, автоматического торможения. Во флагманской версии Inscription добавлены камера заднего вида, датчики света и дождя, электропривод передних и подогрев задних сидений, спутниковая навигация, технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Список опций дополнили парковочный автопилот, камеры кругового обзора и система полуавтономного движения.

В отличие от универсала, седан будет предложен только с бензиновыми двигателями, причем все они 2,0-литровые и турбированные. На первых порах предложены версии мощностью 254 и 320 л. с., а позже появится и 190-сильный турбомотор. У самой

мощной версии помимо турбины есть еще и механический компрессор. Это обеспечивает приличный крутящий момент в 400 Н·м при 2200-5100 об/мин и отсутствие турбопауз. У двигателя спокойный характер и хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов. Он работает тихо и плавно. С ним разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. В смешанном цикле он расходует 7,84 л/100 км.

Кроме того, доступны сразу три гибридные версии – на 340, 390 и 415 л. с. Во всех них 2,0-литровый турбодвигатель дополнен 95-сильным электромотором. Самую мощную силовую установку ставят на модификацию T8 Polestar. Суммарный крутящий момент в этом случае внушительный – 670 Н·м при 4500 об/мин, поэтому тяги более, чем





достаточно. Особенно вся мощь ощутима при обгоне в спортивном режиме Power. Разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Это показатели на уровне спортивных купе. При этом у бензинового двигателя весьма спокойный характер, да и работает он тихо. До 45 км седан может проехать на электротяге, а расход топлива в комбинированном режиме – 2,1 л/100 км.

Все Volvo S60 оснащены 8-ступенчатым «автоматом», который работает очень плавно. Более мощные модификации являются

полноприводными.

Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, хотя и у переднеприводных версий с этим нет проблем. Седан Volvo стал комфортнее и его подвеска плавно поглощает дорожные неровности даже с 19-дюймовыми низкопрофильными шинами. При этом автомобиль не слишком кренится в поворотах. На больших скоростях ощутима недостаточная поворачиваемость. Руль довольно легкий, хотя в спортивном режиме наполняется тяжестью. Однако обратной связи

у него немного. Также улучшена шумоизоляция, а потому в салоне стало значительно тише.

Volvo S60 T8 Polestar получил несколько другие настройки ходовой. Его руль острее, а подвеска немного жестче, хотя езда остается комфортной. Также установлены регулируемые амортизаторы Ohlins и тормоза Brembo диаметром 371 мм.

Новый Volvo S60 первая модель марки, которую будут выпускать исключительно в США. Там седан стоит от 36 800 долларов.





Технические характеристики Volvo S60

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1903	1900
Длина/ширина/высота, мм	4761/1850/1431	
Колесная база, мм	2872	
Колея передняя/задняя, мм	1610/1610	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	442	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	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	320 при 6000	320 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2200-5100	400 при 2200-5100
Тип вспомогательного двигателя	нет	электрический
Макс. мощность, л. с.	-	95
Макс. крутящий момент, Н•м	-	270
Суммарная мощность, л. с.	-	415
Суммарный крутящий момент, Н•м	-	670
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	
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, DSTC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	235/45 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	4,7
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	7,4	2,1
Стоимость автомобиля (в США), долларов	36 800 – 65 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-AMG



GT 4-Door

разумная мощь





С момента своего появления в 1967 году подразделение AMG занималось доработкой серийных и гоночных Mercedes-Benz. Однако с 2014 года ситуация изменилась, ведь оно выпустило первую полностью собственную модель – купе Mercedes-AMG GT. Теперь у AMG формируется целая линейка заряженных автомобилей, а еще одним ее представителем стал хэтчбек Mercedes-AMG GT 4-Door.

Новичок с виду очень напоминает Mercedes-AMG GT. У него такая же зубастая «пасть» решетки радиатора с большой трехлучевой звездой, длинный капот и высокая оконная линия. Знакомо смотрятся и слегка раскосые светодиодные фары с активной матрицей. В дизайне преобладают плавные формы, а силуэт купе выглядит стремительнее благодаря аркообразной форме крыши и боль-

шому углу наклона задних стоек. Сзади же купе и хэтчбек и вовсе выглядят как близнецы благодаря продолговатым фонарям, причем даже выдвижной спойлер предусмотрен. Флагманский Mercedes-AMG GT63 S можно узнать по увеличенным передним воздухозаборникам, обвесу и 21-дюймовым кованым дискам вместо стандартных 19-дюймовых. При желании можно заказать и более выраженный аэродинамический пакет.

Несмотря на всю внешнюю схожесть, новый Mercedes-AMG GT 4-Door не является удлинненным вариантом купе. Построен он на совсем другой платформе, позаимствованной у Mercedes-Benz E-Class и CLS. Хотя автомобиль ощутимо крупнее собратьев – 5045 мм в длину и 1871 мм в ширину при колесной базе в 2951 мм. Да и масса приличная – 2040 кг в базовой шестицилин-

дровой версии. Это при том, что в конструкции использованы и алюминиевые сплавы, и углеволокно.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, а в AMG GT63 есть и карбоновые вставки. Светодиодная подсветка имеет 64 разных цвета, причем ею дополнили даже вентиляционные дефлекторы в виде турбин. Небольшое рулевое колесо выполнено плоским снизу, а часть клавиш на нем – сенсорные. Как и у всех современных Mercedes-Benz, на передней панели рядом установлены два 12,3-дюймовых дисплея – конфигурируемая цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Наклоненная центральная консоль выполнена в духе того же купе Mercedes-AMG GT. Она обрамлена металлом и дополнена





двумя рядами клавиш, отвечающими за изменение настроек автомобиля. Здесь же установлен и селектор трансмиссии в виде джойстика.

Посадка за рулем в Mercedes-AMG GT 4-Door очень низкая. Передние сиденья комфортабельные, хотя неплохо удерживают спину. Доступны и спортивные кресла AMG с интегрированными подголовниками – более упругие, но с гораздо лучшей боковой поддержкой. В любом случае обязательными являются электропривод и подогрев, а в качестве опции предлагают вентиляцию

и массаж. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а подлокотник на нем прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфона.

Покупателям предлагают трехместный задний диван или два отдельных кресла, разделенных консолью. В последнем случае у пассажиров второго ряда есть и свой сенсорный дисплей, и даже беспроводная зарядка. Места для ног здесь достаточно, а вот запас пространства над головой небольшой. Объем багажника составляет 456 л в обычном состоянии и 1324 л – со сложен-

ными задними креслами. Пятая дверь дополнена электроприводом с сенсором открытия.

Начальное оснащение Mercedes-AMG GT 4-Door включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, парковочный автопилот, спутниковую навигацию, Wi-Fi, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и









соблюдения полосы движения. Версия AMG GT63 получила более мощную 640-ваттную аудиосистему. Среди опций есть функция телеметрии, позволяющая фиксировать время разгона до 100 км/ч или прохождения круга по гоночному треку.

Более доступный хэтчбэк получил гибридную силовую установку, состоящую из 3,0-литровой турбированной «шестерки» (на 367 или 435 л. с.) и 22-сильного электромотора. Прибавка в мощности небольшая, но зато есть дополнительные 250 Н·м крутящего момента что помогает скрыть турбопаузу при резком разгоне. Хотя и у бен-

зиновых моторов тяги в среднем диапазоне оборотов хватает – это заслуга электрического компрессора. Так, у более мощной версии AMG GT53 пиковые 520 Н·м достигаются при 1800 об/мин. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с, а максимальная скорость составляет 285 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 11,7 л/100 км в городском цикле и 7,7 л/100 км – в загородном.

Выше в иерархии стоит 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, развивающий 585 л. с. в варианте AMG GT63 и 640 л. с. – в AMG GT63 S. Максимальный крутящий момент

составляет 800 и 900 Н·м, соответственно, и достигается при невысоких 2500 об/мин. Тяга просто огромная и мотор очень эластичный. При этом он отзывчивый и быстро набирает обороты. Динамика ураганная: в более мощной версии разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с. Функция Racestart борется с пробуксовкой при резком старте. Максимальная скорость составляет 315 км/ч. У «восьмерки» громкий и сочный звук выхлопа. В городе хэтчбэк расходует 15,2 л/100 км, а на трассе – 8,9 л/100 км.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и быстро. Все версии оснащены подключаемым полным приводом, а AMG GT63 получил еще и электронный задний дифференциал.

Хэтчбэку специально придали заднеприводный уклон, чтобы улучшить его управляемость. К тому же, предусмотрены управляемые задние колеса, так что двухтонный Mercedes-AMG GT 4-Door демонстрирует маневренность на уровне более компактных и легких автомобилей. Для ценителей предусмотрен и полностью заднеприводный режим, позволяющий добиться эффектного заноса. Руль острый, наполнен тяжестью и информативный. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, а вот пневмоподвеску предлагают за доплату. С ней езда даже в спортивном режиме остается довольно комфортабельной и при этом крены кузова в поворотах небольшие. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автомагистрали внутри тихо.

Новый Mercedes-AMG GT 4-Door уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 95 тыс. евро, а вот AMG GT63 S обойдется в 167 тыс. евро.





Технические характеристики Mercedes-AMG GT 4-Door

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/4-5	
Снаряженная масса, кг	2040	2120
Длина/ширина/высота, мм	5054/1871/1442	
Колесная база, мм	2951	
Колея передняя/задняя, мм	1675/1675	
Клиренс (дорожный просвет), мм	122	
Объем багажника мин/макс, л	456/1324	
Диаметр разворота, м	12,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2999	3982
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 6100	640 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 1800-5800	900 при 2500-4500
Тип вспомогательного двигателя	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/92	
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, TPMS	
Размер шин	275/35 ZR21 спереди, 315/30 ZR21 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5	3,2
Максимальная скорость, км/ч	285	315
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,7	15,2
загородный цикл	7,7	8,9
смешанный цикл	9,1	11,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	95 000 – 167 000	





Rolls-Royce Cullinan

король вседорожников



Вседорожники стали настолько популярными в мире, что их уже выпускают компании, которым подобные модели не свойственны. Porsche Cayenne и Масан уже давно никого не удивляют, ведь уже есть и Lamborghini Urus, и Bentley Bentayga. О готовности выпустить вседорожник заявили и в Ferrari, а недавно стартовало производство Rolls-Royce Cullinan. Первый вседорожник британской марки назван в честь самого большого в мире алмаза.

Одного взгляда на Cullinan достаточно, чтобы понять, что перед нами – настоящий Rolls-Royce. Новичок сохраняет строгий монументальный дизайн, свойственный моделям марки. У него длинный и высокий капот, а у стоек крыши – малые углы накло-

на. Сохранены и фирменные задние двери, открывающиеся против движения. Конечно же, не обошлось без фирменной хромированной решетки радиатора в классическом стиле. С ней сочетаются вполне современные светодиодные фары, а передний бампер дополнен широкими воздухозаборниками. Оконные рамки и пороги украшены хромированными накладками, а стандартными являются 22-дюймовые кованые диски. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова расположены компактные фонари.

Новый Rolls-Royce Cullinan достигает 5341 мм в длину при колесной базе в 3295 мм. В основе автомобиля лежит пространственная рама, а в конструкции использованы алюминиевые сплавы, но масса все равно

огромна – 2660 кг.

При приближении к автомобилю с ключом он приседает на 40 мм, чтобы облегчить посадку. Двери дополнены электроприводом закрытия. Салон Rolls-Royce – царство дорогих кожи, дерева и алюминия, а пластик в отделке найти очень сложно. Трехспицевое рулевое колесо черное, независимо от цвета отделки. Классический стиль успешно сочетается с современными технологиями – такими, как цифровая панель приборов. Хотя шкалы выполнены в старинном дизайне. Интересно, что тахометра там нет, а есть указатель резерва мощности.

Широкая центральная панель увенчана 12,3-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В неактивном состоянии он закрывается специальной деревян-





ной пластиной. Для навигации в меню также предусмотрен круглый джойстик. Рядом с экраном установлен изящный циферблат часов. Переключатели блока климат-контроля выполнены в виде традиционных для Rolls-Royce ползунков.

Передние сиденья Rolls-Royce Phantom мягкие и комфортабельные, а еще оснащены электроприводом в 28 позициях, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Также предусмотрены электропривод и обогрев руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Центральный подлокотник также подогревается и прячет большой охлаждаемый бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

Конечно же, на втором ряду очень просторно. Покупатели могут выбрать трех-

местный диван или два отдельных кресла с электроприводом, подогревом и вентиляцией. В последнем случае предусмотрена консоль с небольшим холодильником и набором фирменных бокалов. К услугам задних пассажиров – съемные планшеты и откидные столики.

Объем багажника Rolls-Royce Cullinan составляет 560 л в обычном состоянии и 1930 л – со сложенными с помощью электропривода задними сиденьями. К слову, от салона отсек отделяет выдвижная стеклянная перегородка. Пятая дверь тоже оснащена электроприводом и состоит из двух частей, причем нижняя секция может служить скамейкой. При желании ее можно дополнить двумя откидными сиденьями для пикника.

Rolls-Royce Cullinan оснащен очень богато, что и неудивительно для авто такого класса. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, панорамная крыша, датчики света и дождя, камеры кругового обзора, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, ночного видения, мониторинга «слепых» зон, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Турбированный 6,75-литровый V12 мощностью 570 л. с. знаком по седану Phantom. Он очень тяговит с самых малых оборотов, ведь максимальный крутящий момент вырос до 850 Н·м при всего 1600 об/мин. Неудивительно, что педаль акселератора длинноходая, ведь такую мощь нужно дозировать.





Конечно же, двигатель необычайно тихий и практически незаметен, плавно работает и 8-ступенчатый «автомат». При этом динамика очень приличная – 5,2 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Расход топлива составляет 15,5 л/100 км в смешанном цикле.

У Rolls-Royce Cullinan постоянный полный привод, также предусмотрен специальный внедорожный режим. В этом случае клиренс увеличивается и изменяются настройки трансмиссии. Автомобиль неплох на легком

бездорожье и даже способен форсировать броды глубиной до 54 см.

Исполинский вседорожник, конечно же, делает упор на комфорт. Пневмоподвеска и адаптивные амортизаторы позволяют добиться невероятно мягкой езды и кажется, что автомобиль плывет по дороге. Интересно, что специальные камеры сканируют дорогу перед машиной и позволяют подвеске подготовиться к выбоинам. При этом крены кузова на удивление небольшие благодаря активным стабилизаторам попе-

речной устойчивости. Руль очень легкий, хотя точнее, чем в седана Phantom. Cullinan оснащен управляемыми задними колесами, а потому довольно неплохо маневрирует. Также впечатляет шумоизоляция салона – это один из самых тихих вседорожников в мире.

Новый Rolls-Royce Cullinan стоит от 325 тыс. долларов, то есть он дороже всех конкурентов. Несмотря на это, вседорожники уже раскупили на год вперед. В будущем линейку расширит гибридная версия.





Технические характеристики Rolls-Royce Cullinan

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2660
Длина/ширина/высота, мм	5341/2164/1835
Колесная база, мм	3295
Колея передняя/задняя, мм	1622/1660
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-193
Объем багажника мин/макс, л	560/1930
Диаметр разворота, м	13,2
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	850 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/82
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, 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
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/45 R22 спереди, 285/40 R22 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	15,5
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	325 000

Разнообразный бизнес-класс



Акура TLX

Пятиугольная решетка радиатора Акура TLX сочетается с узкими светодиодными фарами



Lexus ES

Веретенообразная решетка радиатора Lexus ES занимает почти всю переднюю часть



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены Т-образными светодиодами



TLX компактнее соперников – 4851 мм в длину

Седаны бизнес-класса находят своего покупателя, даже несмотря на рост продаж дорогих вседорожников. Они богато оснащены и вместительные. Далеко не все эти модели баснословно дорогие. На фоне некоторых представителей сегмента такие модели, как Acura TLX, новый Lexus ES и Volvo S90 выглядят довольно привлекательно, учитывая их цену и оснащение. Их мы и сравним.

Седан Acura TLX недавно прошел плановое обновление и обрел черты нового стиля японской марки. Широкая пятиугольная решетка радиатора сочетается с изогнутыми светодиодными фарами. В V-образном бампере предусмотрено два воздухозаборника. Во внешнем виде преобладают стремительные линии. У автомобиля длинный капот и укороченная задняя часть, большой угол наклона лобового стекла и высокая изогнутая оконная линия. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Lexus ES нового поколения стал гораздо стремительнее на вид. Седан стал похож на старшего брата LS. У него аркообразная форма крыши, высокая оконная линия и увеличен угол стоек крыши. Фирменная веретенообразная решетка радиатора стала крупнее, но выглядит элегантнее, чем ранее. Необычные Z-образные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными. Продолговатые фонари соединены хромированным молдингом, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Volvo S90 представляет новое поколение лаконичного скандинавского стиля. В его дизайне преобладают строгие линии, сохранена и фирменная перечеркнутая решетка радиатора. Хотя не обошлось и без ярких деталей вроде светодиодных фар с T-образными ходовыми огнями, которые в Volvo называют молотом Тора. (в честь бога из скандинавской мифологии). Да и аркообразная линия крыши делает седан динамичнее в профиль. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а по краям кузова



ES250 самый крупный – 4975 мм



S90 самый тяжелый – 1801 кг



В крышку багажника Асуга интегрирован спойлер



Фонари Lexus соединены хромированным молдингом



По краям кузова Volvo размещены изогнутые фонари

сзади размещены оригинальные изогнутые фонари.

Конечно, Е-класс подразумевает приличные размеры автомобиля. Седан Lexus самый большой в этой тройке: его длина достигает 4975 мм против 4963 мм у Volvo и 4851 мм у Acura. А вот колесная база самая большая у S90 – 2941 мм тогда, как у ES – 2870 мм, а у TLX – 2776 мм. Volvo несколько тяжелее соперников – 1801 кг против 1660 кг у Lexus и 1580 кг у Acura.

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

Во внутренней отделке Lexus присутствуют кожа и дерево. Трехспицевый руль небольшой, а на приборной панели жидкокристаллический дисплей соседствует с аналоговыми указателями уровня топлива и температуры двигателя. Внутри сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы диагональю 8 дюймов. Рядом с ним – небольшой циферблат часов. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. Как рулевая колонка, так и передние сиденья Lexus ES получили электропривод регулировок. Кресла являются самыми мягкими и комфортабельными в тройке. Также предусмотрены их подогрев и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет вместительный бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

Салон Volvo S90 декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено наплывами на ободке в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хру-

сталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен маленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, но регулируются вручную. Посадка немного ниже, чем в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высоком трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с небольшим боксом внутри.

На втором ряду места для ног в Lexus и Volvo несколько больше, чем в Acura. Пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Салон ES не столь широкий, как у соперников, хотя и здесь хватит места для троих взрослых. Volvo обладает наиболее вместительным 500-литровым багажником тогда, как в Lexus его объем равен 460 л, а в Acura – 419 л. Крышка багажника ES снабжена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны Acura TLX 2,4 Advance, Lexus ES250 Executive и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. TLX и ES получили спутниковую навигацию, камеру заднего вида и люк в крыше. Lexus привлекает внушительным набором подушек безопасности – их у него целых 10 тогда, как у Volvo и Acura – по 7. Шведский седан оснащен системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения, а ES – технологией мониторинга «слепых» зон.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми двигателями с непосредственным впрыском топлива. Атмосферный 2,4-литровый мотор Acura TLX дополнен системой регулирования фаз газораспределения i-VTEC. Он развивает 208 л. с. при 6800 об/мин и является высокооборотистым. Максимальные 247 Н·м крутящего момента в распоряжении только при 4500 об/мин. Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения. Благодаря ей удалось добиться неплохой динамики – 8,2 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,0 л/100 км, а в загородном – 6,1 л/100 км. Седан также доступен с 3,5-литровым 290-сильным V6.

У Lexus ES250 под капотом 2,5-литровая атмосферная «четверка». Двигатель развивает 207 л. с. при 6600 об/мин и обладает 243 Н·м крутящего момента при 4000 об/мин. Его тоже приходится раскручивать. Он работает очень тихо даже при резком разгоне, под стать ему – и плавные переключения 8-ступенчатого «автомата». Седан Lexus способен достичь 100 км/ч за 9,1 с и



На центральной панели TLX – два цветных дисплея



Центральная панель ES250 ассиметричная



Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



На втором ряду Lexus – довольно щедрое пространство для ног



Места для ног в Volvo немного меньше, чем у соперников



Сзади в Acura меньше всего места для ног

развивает 210 км/ч. При этом он стал гораздо экономичнее мотора Acura – 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Позже также появится версия модели с 3,5-литровым V6.

Volvo оснащен 2,0-литровым турбированным двигателем, который является самым мощным – развивает 254 л. с. при 5500 об/мин. Мотор очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 350 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные и быстрые переключения. Правда, на высоких оборотах мотор становится довольно шумным. Несмотря на большой вес, у S90 лучшая в тройке динамика – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, шведский седан довольно экономичный – 8,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Volvo также можно выбрать с 320-сильной версией этого мотора или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 190 и 235 л. с.

Acura TLX демонстрирует увлекательную управляемость. Руль седана точный и острый, а обратной связи у него вполне достаточно. Подвеска довольно упругая и неровности дорог дают о себе знать, но зато крены в виражах совсем небольшие. Недостаточная поворачиваемость у седана редко проявляется и автомобиль неплохо маневрирует. В салоне тихо при езде по автомагистрали благодаря технологии активного подавления звуковых помех. Тормоза обеспечивают эффективное замедление.

Lexus ES традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его подвеска руль очень легкий, хотя не самый информативный. Впрочем, он точнее и тяжелее, чем у предшественника. Вместе с тем, расширенная колея и новая многорычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в виражах. Хорошее и сцепление с дорогой, однако довольно часто проявляется недостаточная поворачиваемость. Также следует отметить самую лучшую в тройке шумоизоляцию – в

салоне очень тихо и на 150 км/ч.

Ходовая Volvo S90 – компромисс между комфортом и управляемостью. Подвеска легко справляется с большинством выбоин, но при этом крены в поворотах небольшие. Руль наполнен тяжестью и вполне информативный, а в спортивном режиме становится острее. Иногда ощутима недостаточная поворачиваемость. На скоростях выше 130 км/ч порой дает о себе знать свист ветра в районе зеркал заднего вида, но в остальном в салоне Volvo тихо. Тормоза Volvo – лучше, чем у соперников: для остановки со 100 км/ч ему понадобится 32,6 м.

Acura TLX 2,4 Advance самый доступный из трех седанов – 1 308 000 гривен. Он также привлекает хорошо настроенной ходовой. Volvo S90 2,0 T5 Momentum стоит 1 404 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и вместительный багажник. Lexus ES250 Executive дороже соперников – 1462 000 гривен, но у него и самое богатое оснащение.



Объем багажника TLX – 419 л

У ES250 в распоряжении 460 л

Багажник S90 самый большой – 500 л

Технические характеристики

Модель	Acura TLX	Lexus ES250	Volvo S90
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1580	1660	1801
Длина/ширина/высота, мм	4851/1853/1440	4975/1865/1445	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2775	2870	2941
Колея передняя/задняя, мм	1596/1602	1580/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	138	145	152
Объем багажника мин/макс, л	419	460	500
Диаметр разворота, м	11,8	11,8	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2356	2487	1969
Тип	Бензиновый		Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	208 при 6800	207 при 6600	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	247 при 4500	243 при 4000	350 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	10	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA, TPMS	ABS, EBD, VSC, TPMS	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	245/45 R18	235/45 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	9,1	6,8
Максимальная скорость, км/ч	210	210	230
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,0	8,4	8,6
загородный цикл	6,1	5,5	5,3
смешанный цикл	7,9	6,6	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 308 000	1 462 000	1 404 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники для города



Honda HR-V

Решетка радиатора Honda HR-V
дополнена хромированной накладкой



Renault Captur

По центру радиаторной решетки
Renault Captur – огромный логотип марки



Seat Arona

Узкая радиаторная решетка Seat Arona
сочетается с огромным
воздухозаборником в бампере

На городских улицах сейчас немало вседорожников, причем значительная их часть даже не оснащена полным приводом. Действительно, в городе четыре ведущих колеса – не главное. Важнее увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. Так что неудивительно, что многие автопроизводители начали предлагать подобные вседорожники, для которых полный привод недоступен или предложен за доплату. На украинском рынке – пополнение в этом сегменте: появился новый Honda HR-V. Мы решили проверить его в сравнении с уже знакомыми Renault Captur и Seat Arona.

Honda HR-V второго поколения известен с 2015 года, но только сейчас добрался до Украины. Он сочетает черты вседорожника и купе. С одной стороны у него увеличенный дорожный просвет и защитные пластиковые накладки по периметру кузова, с другой – аркообразная форма крыши и спрятанные в стойках ручки задних дверей. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а сверху ее украшает хромированная накладка. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины профилированы, а колесные арки расширены. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а по краям кузова сзади установлены Г-образные фонари.

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

Дизайн Seat Arona выдержан в фирменном граненом стиле испанской марки. Небольшая трапецевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта черными защитными накладками. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными, а на крыше установлен немаленький спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные стреловидные фонари.

Honda HR-V несколько крупнее соперников достигает 4294 мм в длину при колесной базе в 2610 мм. У Captur эти показатели равны 4122 и 2606 мм, соответственно. Длина Arona достигает 4138 мм, а расстояние между осями – 2564 мм. Honda весит 1241 кг, Renault – 1180 кг, а Seat – всего 1165 кг.

В отделке салона Honda достаточно много черных лакированных деталей. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по мини-взну



Ручки задних дверей Honda спрятаны в стойках крыши



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



Seat легче соперников – 1165 кг



На крыше HR-V установлен спойлер



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари



Пятая дверь Arona выполнена рельефной

Jazz. Циферблаты приборов получили оптический подсветку, цвет которой можно при желании изменить. Центральное место занимает большой спидометр, слева от него – тахометр, а справа – экран бортового компьютера. А напротив переднего пассажира – целый ряд вентиляционных дефлекторов. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Интересно, что и кнопки блока климат-контроля также сенсорные – срабатывают от легкого касания. Под ними находится небольшая ниша для мелкой поклажи. У рулевой колонки изменяется угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте. Передние сиденья комфортабельные, но боковой поддержки им не хватает. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель, на котором можно заметить подлокотник с отделением внутри. Высокая посадка обеспечивает неплохую обзорность вперед и по сторонам, а вот заднее стекло не очень большое, что неудобно при парковке.

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

Внутри Seat Arona заметно влияние родственного Seat Ibiza: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Крупные циферблаты приборов разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. В традициях Seat центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. Подсветка кнопок – эмоциональная, ярко-красная. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а води-

тельское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья достаточно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в HR-V, а у Arona самый большой запас пространства над головой. В Captur задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. Но в Renault ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. А вот у Seat салон, наоборот, широкий. У Honda наиболее вместительный багажник – 470 л. В Renault этот показатель равен 377-455 л, а в Seat – 400 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1533, 1235 и 1280 л, соответственно. Кроме того, у HR-V отдельно можно поднять подушки сидений и зафиксировать их в вертикальном положении.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Honda HR-V 1,5 Comfort, Renault Captur 1,2 Intense и Seat Arona 1,0 TSI XCellence. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, климат-контролем, легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, системами стабилизации и контроля давления в шинах. В Renault и Seat есть система доступа без ключа, а Captur получил еще и спутниковую навигацию. В HR-V 6 подушек безопасности, в Captur – 4, а в Arona – 2. Зато Seat оснащен системой определения усталости водителя.

Honda HR-V оснащен 1,5-литровой бензиновой «четверкой» с системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Она развивает 130 л. с. при 6600 об/мин и является высокооборотистой. Максимальные 155 Н·м крутящего момента в распоряжении только при 4600 об/мин, поэтому мотор необходимо постоянно раскручивать. Правда, при этом он становится очень шумным. К тому же, бесступенчатый вариатор CVT порой слишком уж долго держит высокие обороты. Да и не всегда хватает тяги, особенно если вседорожник загружен. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. Расход топлива несколько больше, чем у соперников – 7,0 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном.

Captur получил 1,2-литровый турбомотор мощностью 115 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Двигатель работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует разгоняется за 10,9 с до 100 км/ч и развивает 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault



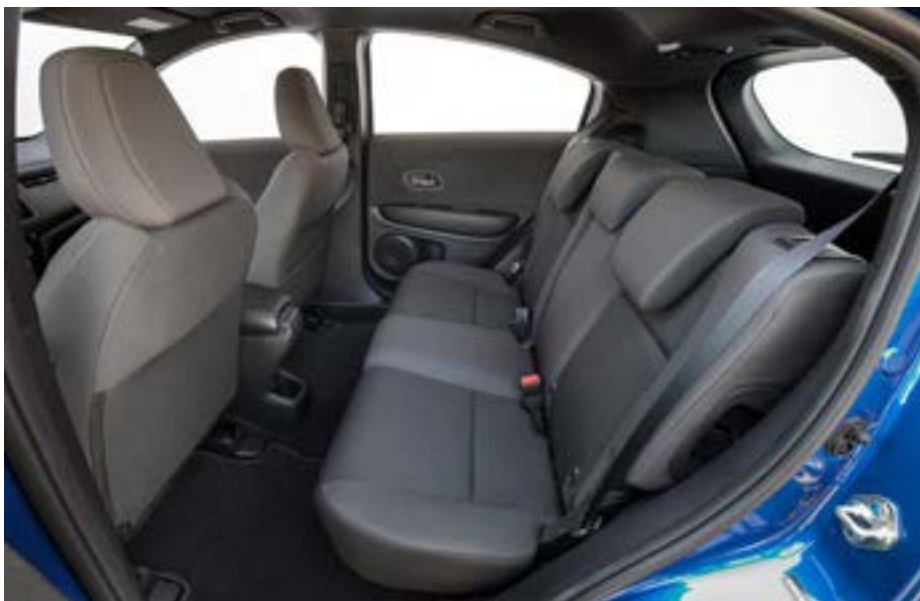
Над перчаточным ящиком Honda – вентиляционные дефлекторы



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



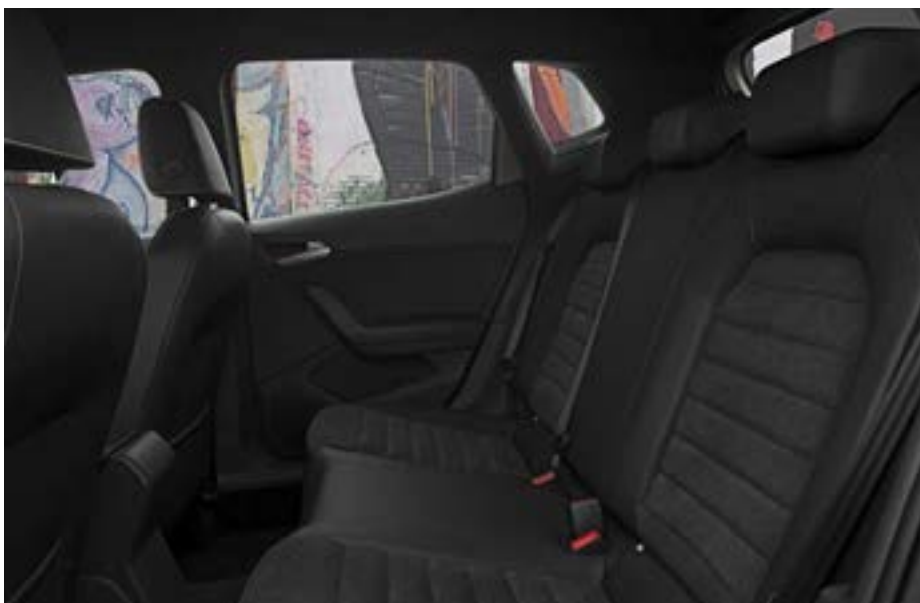
Центральная панель Seat повернута к водителю



На втором ряду в HR-V меньше всего места над головой



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



Салон Arona самый широкий

также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Трехцилиндровый турбомотор Arona объемом 1,0 л выдает 115 л. с. и обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Он достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, однако турбопауза у него более выражена, чем у двигателей соперников. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Seat демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 182 км/ч. К тому же, он является самым экономичным в этой тройке: 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – на трассе. У нас также доступна 95-сильная версия этого мотора.

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

Renault более ориентирован на комфорт. Езда очень мягкая даже на дорогах с множеством выбоин. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах – это обратная сторона таких настроек ходовой. У Captur очень легкий руль (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот обратной связи у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – шум ветра отчетливо слышен после 110 км/ч.

У Seat традиционно в приоритете управляемость и он больше заинтересует активных водителей. Рулевое управление точное, хотя и чересчур легкое. Система XDS имитирует дифференциал повышенного трения и позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато вседорожник очень мало кренится в поворотах. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри достаточно тихо.

Seat Arona 1,0 TSI XCellence самый доступный из трех автомобилей – 580 тыс. гривен. У него также лучшие в тройке динамика и экономичность. Цена Renault Captur 1,2 Intense – 630 600 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Honda HR-V 1,5 Comfort несколько дороже соперников – 683 500 гривен. Зато у него самый большой багажник и мощный двигатель.



Багажник Honda самый большой – 470 л

Объем багажника Renault – до 455 л

У Seat в распоряжении 400 л

Технические характеристики

Модель	Honda HR-V	Renault Captur	Seat Arona
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1241	1180	1165
Длина/ширина/высота, мм	4294/1772/1605	4122/1778/1566	4138/1780/1552
Колесная база, мм	2610	2606	2564
Колея передняя/задняя, мм	1535/1540	1531/1516	1486/1503
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	200	175
Объем багажника мин/макс, л	470/1533	377/1235	400/1280
Диаметр разворота, м	11,4	10,8	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1498	1197	999
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6600	115 при 4900	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	155 при 4600	190 при 2000	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/45	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/60 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	10,9	10,0
Максимальная скорость, км/ч	192	192	182
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,0	6,6	5,7
загородный цикл	4,8	4,7	4,5
смешанный цикл	5,6	5,4	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	683 500	630 600	580 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Законодатели мод в В-классе



Citroen C3

Передняя оптика
Citroen C3 – «двухэтажная»



Ford Fiesta

Радиаторная решетка
Ford Fiesta декорирована хромом



Volkswagen Polo

Узкая решетка радиатора и продолговатые фары – традиционные черты
Volkswagen Polo

Автомобильный В-класс является одним из самых популярных в мире и особенно на европейском континенте. Эти компактные автомобили отлично подходят для города и являются экономичными. К тому же, подобные автомобили недорогие, а это немаловажно в наших условиях. Так сложилось, что в В-классе самыми массовыми являются Ford Fiesta и Volkswagen Polo. Обе эти модели недавно пережили смену поколений, а серьезную конкуренцию для них представляет Citroen C3. Эти модели мы и решили сравнить.

Citroen C3 третьего поколения стал немного похожим на модели повышенной проходимости благодаря высокому капоту и малым углам наклона стоек крыши. Усиливают впечатление широкие пластиковые молдинги Airbump, заполненные воздухом. Бамперы, пороги и колесные арки также прикрыты защитными накладками. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Оптика выполнена «двухэтажной»: сверху расположены тоненькие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Новый Ford Fiesta сохраняет знакомый дизайн не сразу отличим от предшественника. Хетчбэк седьмой генерации привлекает динамичным профилем с большим углом наклона лобового стекла, приподнятой задней частью и клиновидной оконной линией. У него рельефные боковины и расширенные колесные арки. Решетка радиатора стала немного крупнее и напоминает улыбку, а вот каплевидные фары немного уменьшены в размерах. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а фонари теперь продолговатые.

Volkswagen Polo стал солиднее на вид и теперь еще больше схож со старшим братом Golf. У лобового стекла увеличен угол наклона, а боковины теперь украшены штампованными линиями. Колесные арки стали более выпуклыми. Хотя Polo все равно остается узнаваемым. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере размещены сразу два воздухозаборника. На крыше размещен спойлер, а фонари традиционно установлены по краям кузова хетчбэка.

Polo является самым большим в этой тройке и достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2551 мм. Длина C3 – 3996 мм, а расстояние между осями – 2540 мм. У Fiesta эти показатели составляют 4040 и 2493 мм, соответственно. Более компактный хетчбэк Citroen весит 1165 кг тогда, как Volkswagen – 1190 кг, а Ford – 1206 кг.

Салон Citroen C3 дополнен яркими вставками, а вместо дверных ручек – оригинальные петли. На рельефной передней панели преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка



Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками



Fiesta сохраняет знакомый динамичный силуэт



Polo подрос до 4053 мм в длину



На крыше Citroen – большой спойлер



Фонари Ford стали продолговатыми



Пятая дверь Volkswagen сверху прикрыта спойлером

топлива и температуры двигателя. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь на удивление мало кнопок и переключателей аудиосистемы и климатической установки. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского сиденья изменяется высота. Кресла очень мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них не самая лучшая. Зато предусмотрен подогрев. Посадка за рулем довольно высокая, что в купе с панорамным лобовым стеклом улучшает обзорность вперед и по сторонам.

В салоне Ford Fiesta преобладают плавные линии спортивный дух. Пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями уровня топлива в баке и температуры двигателя. К центральной панели крепится 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водительского сиденья. Передние кресла комфортабельные и обладают отличной боковой поддержкой. Они, а также лобовое стекло, оснащены подогревом. Высокая посадка и увеличенное заднее стекло обеспечивают хорошую обзорность.

Материалы отделки салона Volkswagen Polo самые качественные из трех автомобилей. Отделка разбавлена контрастными вставками и черными лакированными поверхностями. В дизайне преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомом по Volkswagen Golf VII. За доплату предложена цифровая приборная панель, но в данной версии установлены циферблаты приборов, разделенные экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но они крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а диапазон регулировок водительского сиденья очень широкий. Передние кресла Polo, как и прежде, упругие, но зато у них неплохая боковая поддержка. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду пространство для ног в Citroen и Volkswagen немного больше, чем в Ford. В Polo и просторнее всего над головой. Во всех трех хэтчбеках сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Polo обладает самым



Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран

вместительным багажником – 355 л против 300 л у Citroen и 303 л – у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1125, 922 и 1093 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Citroen C3 1,2 Shine, Ford Fiesta 1,0 Business и Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline. Все они получили центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, аудиосистему, связь Bluetooth, систему стабилизации. Polo оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. Fiesta и C3 также оснащены легкосплавными дисками, круиз-контролем, парктроником, а у Citroen еще есть датчики света и дождя. У Volkswagen 8 подушек безопасности, у Ford – 6, а у Citroen – 4. Французский хэтчбек укомплектован системами соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для сравнения выбраны версии моделей с трехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами. Мотор Citroen C3 объемом 1,2 л. развивает 110 л. с. Он не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н·м доступен с 1500 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень приличная: хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 9,8 с и способен развить 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а на шоссе – 4,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Под капотом Fiesta – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на малых оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. А 6-трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 12,2 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. Расход топлива у него



Отделку салона Fiesta разбавляют лакированные вставки



В салоне Polo присутствуют контрастные накладки



На втором ряду Citroen довольно щедрое пространство для ног



Сзади в Ford достаточно места для двоих взрослых



В Polo на втором ряду самое щедрое пространство над головой

почти такой же, как и у Citroen – 6,9 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном. Также для Fiesta можно выбрать 1,1-литровые бензиновые моторы мощностью 70 и 85 л. с.

Volkswagen, как и Ford, оснащен литровым турбомотором, а его мощность самая высокая – 115 л. с. Крутящий момент также довольно приличный – 200 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель, конечно, шумноват, но зато вибрации не ощутимы. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач и обеспечивает лучшую динамику, чем у соперников – 9,5 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. При этом Polo еще и самый экономичный – 5,6 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на трассе. В Украине также предложены версии этого двигателя мощностью 75 и 95 л. с.

Новый Citroen C3 обеспечивает комфортабельную езду. Его мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Хетчбэк неплохо маневрирует в городских условиях. Руль очень легкий, но он и не обеспечивает надлежащую обратную связь от колес. У Citroen C3 хорошо проявляют себя тормоза, поэтому замедляется он уверенно. Кроме того, довольно неплохая шумоизоляция, а потому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Традиционное преимущество Ford – отличная управляемость, этот хетчбэк несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Расширенная колея способствует лучшей устойчивости в виражах. Автомобиль отлично чувствует себя на извилистых дорогах, а теперь еще и недостаточная поворачиваемость практически отсутствует – это заслуга технологии векторизации тяги. Кузов мало кренится в виражах, но подвеска при этом стала мягче. Кроме того, улучшена и шумоизоляция, что ощутимо на больших скоростях.

Настройки ходовой Volkswagen – компромисс между комфортом и поведением на дороге. Расширенная колея и пониженный центр тяжести поспособствовали улучшению управляемости хетчбэка. Автомобиль хорошо маневрирует, а его руль точный и достаточно информативный. Сцепление с дорогой также на высоте. Крены кузова при этом небольшие, но вместе с тем, езда не столь упругая, как у предшественника. Также следует отметить качественную шумоизоляцию: Polo является самым тихим из трех хетчбэков.

Citroen C3 1,2 Shine самый доступный хетчбэк в тройке. Его цена – 524 500 гривен, а преимуществом является богатое оснащение. Ford Fiesta 1,0 Business стоит 537 тыс. гривен и привлекает хорошо настроенным шасси. Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline стоит 567 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



У C3 в распоряжении – 300 л

Объем багажника Ford – 303 л

Багажник Polo самый большой – 355 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C3	Ford Fiesta	Volkswagen Polo
Тип кузова	хэтчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная масса, кг	1165	1206	1190
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	4040/1735/1476	4053/1751/1461
Колесная база, мм	2540	2493	2551
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1503/1523	1525/1509
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	140	163
Объем багажника мин/макс, л	300/922	303/1093	355/1125
Диаметр разворота, м	10,7	10,0	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	999	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	3, в ряд		
Количество клапанов/распредвалов	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	100 при 6000	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	170 при 1500	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/42	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	4	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	195/65 R15	195/60 R15	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	12,2	9,5
Максимальная скорость, км/ч	188	180	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	6,9	5,6
загородный цикл	4,2	4,2	4,2
смешанный цикл	5,2	5,2	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	524 500	537 000	567 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Хетчбэки с характером



Alfa Romeo Giulietta

Радиаторная решетка
Alfa Romeo Giulietta напоминает клюв



Honda Civic

Фары Honda Civic
прикрыты черными «бровями»



Seat Leon

Стреловидные фары Seat Leon
дополнены светодиодами

Автомобили С-класса ценят за доступность, экономичность и небольшие размеры. Впрочем, отдельные модели привлекают еще и неплохими динамикой и управляемостью. Причем речь идет не о специально созданных экстремальных «горячих» хетчбэках, а о вполне стандартных моделях – таких, как Alfa Romeo Giulietta, Honda Civic Sport и Seat Leon FR. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Alfa Romeo Giulietta – настоящий старожил в этой тройке. Хетчбэк появился еще в 2010 году и воскресил имя знаменитой модели 50-х. Во многом дизайн передней части хетчбэка напоминает стиль великого предка. Фирменный «клюв» радиаторной решетки сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Под стать им – и большие миндалевидные фары. Впрочем, классический стиль не помешал установить современную светодиодную оптику дневного света. В профиль Giulietta смотрится весьма динамично благодаря ниспадающей линии крыши и спрятанным в стойках ручкам задних дверей. На верхней кромке пятой двери размещен спойлер, а ширину автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

Honda Civic Sport, конечно, выглядит не так ярко, как 320-сильный Civic Type R, но тоже привлекает внимание. У него выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой накладкой, которая образует оригинальные «брови» над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты узкими С-образными фонарями. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: на верхней кромке и у основания стекла.

Seat Leon третьей генерации представлен публике в 2012 году. В дизайне хетчбэка преобладают рубленые линии и грани. У него классический двухобъемный профиль, а боковины украшены выпуклыми штампованными линиями. Небольшая трапециевидная радиаторная решетка контрастирует с небольшим воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары дополнены треугольными лампами дневного света. На крыше размещен заостренный спойлер, а ниже заметны стреловидные фонари, также со светодиодными лампами.

Honda крупнее своих соперников – достигает 4518 мм в длину при колесной базе в 2697 мм. У Alfa Romeo эти показатели составляют 4351 мм и 2634 мм, соответственно. Длина Seat равна 4263 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Поскольку Leon компактнее, то и легче: он весит 1250 кг, Giulietta – 1280 кг, а Civic – 1348 кг.

Салон Alfa Romeo декорирован черной тканью, разбавленной ярко-красными контрастными швами. Под стать им – и подсветка такого же цвета. Пластик в отделке сочетается с многочисленными серебристыми накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и оснащено наплавками на ободке в районе хвата рук.



Ручки задних дверей Alfa Romeo спрятаны в стойках



Honda самая крупная – 4518 мм в длину



Seat самый легкий в тройке – 1250 кг



Ширину Giulietta подчеркивают продолговатые фонари



На пятой двери Civic – сразу два спойлера



Задние крылья Leon немного расширены

Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных желобах и разделены экраном бортового компьютера. На центральной панели сверху расположен 5-дюймовый дисплей, а клавиши напоминают авиационные тумблеры. Они крупные и удобные в пользовании, а климат-контроль можно легко настроить с помощью трех круглых переключателей. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать и высоту водительского кресла. Передние сиденья обладают наилучшей в этой тройке боковой поддержкой, но при этом не самые мягкие. В центральном подлокотнике расположен удобный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке ее ухудшают толстые задние стойки.

В салоне Honda Civic немало серебристых вставок «под алюминий». Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Оно обшито кожей. Разработчики отказались от «двухэтажной» комбинации приборов предшественника. По центру установлен циферблат тахометра с цифровым спидометром и экраном бортового компьютера внутри, а по бокам – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а водительское кресло оснащено электроприводом. Передние сиденья Civic обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Они оснащены подогревом. Посадка ниже, чем у соперников, но обзорность вперед и по сторонам хорошая. А вот обзор назад – не самый лучший. Центральный подлокотник прячет бокс для покупок.

Лаконичный дизайн и обилие прямых линий – особенности салона Leon. Трехспицевый руль обшит кожей, а на ободе заметны напльвы. По центру приборной панели – цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, окруженный по бокам вентиляционными дефлекторами. Благодаря ему клавиш аудиосистемы и климатической установки здесь немного и разобраться в них нетрудно. Есть и слот для карт памяти формата SD. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Предусмотрен и подогрев. Посадка в Seat достаточно низкая. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног – у Civic, а над головой – в Leon. На втором ряду во всех трех хэтчбеках комфортнее двоим. Багажник наиболее вместительный у Honda: его объем составляет 420 л тогда, как у Seat – 380 л, а у Alfa Romeo – 350 л. Со сложенными задними сиденьями он воз-



Циферблаты приборов Alfa Romeo помещены в отдельные колодцы

растает до 1500, 1270 и 1045 л соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Alfa Romeo 1,4 MultiAir Distinctive, Honda Civic 1,5 Sport и Seat Leon 1,8 TSI FR. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. Alfa Romeo и Honda получили парктроник, датчики освещения и дождя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Турбомотор Giulietta имеет наименьший объем (1,4 л), но благодаря непосредственному впрыску топлива, и электронной системе регулировки фаз газораспределения MultiAir развивает 170 л. с. при 5500 об/мин. Он довольно тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь пик крутящего момента в 250 Н·м достигается при 2500 об/мин. При этом «четверка» легко и быстро достигает и 6500 об/мин. Alfa Romeo разгоняется до 100 км/ч за 7,6 с, а максимальная скорость равна 218 км/ч. Большую роль в этом играет 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями: переключения происходят очень быстро, хотя и с толчками. Кроме того, благодаря технологии глушения мотора при остановках (Start&Stop) хетчбэк самый экономичный – 6,6 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном.

Мотор Honda объемом 1,5 л является самым мощным в тройке – 182 л. с. Он очень бодрый и быстро раскручивается до 6500 об/мин, что не типично для турбодвигателей. Вместе с тем, у него не так уж и много тяги, ведь максимальный крутящий момент равен 220 Н·м при 1700-5500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Мотор громкий, хотя вибраций у него немного. Зато бесступенчатый вариатор неплохо настроен и помогает экономить топливо. Хетчбэк расходует



Приборная панель Honda разделена на три секции



Экран бортового компьютера Seat – цветной



В Giulietta сзади вполне просторно



Сзади в Civic немного места над головой



В Leon сзади самое большое пространство над головой

7,9 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном. Civic на нашем рынке также предложен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (129 л. с.) и 1,6 л (125 л. с.).

Двигатель Leon имеет рабочий объем 1,8 л и развивает 180 л. с. при 4500 об/мин. Главное его преимущество – приличная тяга на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 250 Н·м доступен с 1250 об/мин. У «четверки» довольно резвый характер и он быстро набирает обороты, а ее звук приятный и не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG отличается молниеносными переключениями. Seat демонстрирует самую лучшую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с и развивает 224 км/ч. Расход топлива при этом умеренный – 7,1 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на шоссе. Хэтчбек у нас также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (105 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.).

Шасси Alfa Romeo настроено на активную езду. Руль хэтчбека очень острый – всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный и информативный, даже несмотря на электроусилитель. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Q2, имитирующая дифференциал повышенного трения. Кроме того, Giulietta получил систему Alfa D.N.A., позволяющую нажатием кнопки изменять настройки двигателя, трансмиссии и ходовой. Предусмотрены обычный, динамический и зимний режимы. Конечно, подвеска весьма жесткая, но зато в поворотах автомобиль кренится меньше всех.

Honda Civic также традиционно ставит на первое место управляемость и она у хэтчбека очень неплохая. Автомобиль маневренный и уверенно держит дорогу. Руль очень острый и делает всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость практически незаметна благодаря технологии Agile Handling Assist, имитирующей дифференциал повышенного трения. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

Seat также делает упор на управляемость, но проигрывает Civic и Giulietta по этому показателю. В частности, его рулевому управлению не хватает информативности, хотя оно и довольно точное. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Однако, на малых скоростях маневренность похуже, чем у соперников. Подвеска автомобиля достаточно упругая, что заметно на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в поворотах редко проявляются. Шумоизоляция салона очень неплохая и лучше, чем в двух других автомобилях.

Преимуществами Seat Leon 1,8 TSI FR являются динамика и самая низкая в тройке цена – 663 тыс. гривен. Alfa Romeo 1,4 MultiAir Distinctive стоит 697 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Honda Civic 1,5 Sport несколько дороже – 784 тыс. гривен, но зато у него вместительный багажник и богатое оснащение.



Объем багажника Alfa Romeo – 350 л

Багажник Honda самый большой – 420 л

У Seat в распоряжении – 380 л

Технические характеристики

Модель	Alfa Romeo Giulietta	Honda Civic	Seat Leon
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1280	1348	1250
Длина/ширина/высота, мм	4351/1798/1465	4518/1800/1434	4263/1816/1459
Колесная база, мм	2634	2697	2637
Колея передняя/задняя, мм	1554/1554	1547/1535	1538/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	128	140	145
Объем багажника мин/макс, л	350/1045	420/1500	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9	11,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1498	1798
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	170 при 5500	182 при 6000	180 при 5100
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 2500	220 при 170-5500	250 при 1250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/46	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	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		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, TPMS	ABS, EBD, VSA, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	225/45 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	8,2	7,2
Максимальная скорость, км/ч	218	200	224
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,6	7,9	7,1
загородный цикл	4,3	5,0	5,1
смешанный цикл	5,1	6,1	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	697 000	784 000	663 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



HONDA

70 лет успеха



Становление автомобильной промышленности Японии пришлось на послевоенные годы. На волне японского экономического чуда появились небольшие компании, ставшие со временем ведущими мировыми автоконцернами. К таким предприятиям относится и Honda, празднующая в нынешнем году свое 70-летие и 55-летие первого автомобиля.

Компания Honda является детищем гениального японского конструктора Соичиро

Хонды. Он родился в 1906 году в семье кузнеца и с ранних лет начал помогать отцу ремонтировать велосипеды. Постепенно Соичиро все больше интересовался техникой и особенно автомобилями. В 15 лет он уехал в Токио и стал работать там автомехаником.

В молодости Соичиро Хонда создавал спортивные авто и даже пытался участвовать в гонках, но первое же соревнование на турбированном Ford закончилось серьезной аварией. Он понял, что его призвание – ин-

женерия и пошел учиться в университет. Параллельно в 1937 году Хонда основал предприятие по производству поршневых колец и даже стал поставщиком Toyota. Но война перечеркнула все планы: мастерскую разрушили сначала союзные бомбардировщики, а затем – и землетрясение.

В 1946 году Хонде пришлось начинать с нуля, однако он не унывал, ведь считал, что успех это 1% работы и 99% неудач. У него собралась неплохая команда специалистов, ранее работавших в авиационной промыш-

Авария перечеркнула гоночную карьеру Соичиро Хонды





Первенец Honda T360 1963 года

ленности и оставшихся не у дел после окончания войны. Вместе они основали Институт технических исследований Honda, а затем приступили к выпуску мопедов. По сути, это были обычные велосипеды с 50-кубовыми моторами, снятыми с генераторов для военных радиостанций.

Официально датой рождения японской марки является 28 сентября 1948 года – именно тогда была зарегистрирована Honda Motor Company. Важным для компании стал 1949 год: именно тогда выпустили первый мотоцикл Honda Dream, а партнером Соичиро Хонды стал Такео Фуджисава. Он взял на себя финансовые вопросы и управление продажами тогда, как Хонда заведовал техническим направлением.

Новый тандем руководителей совершил невероятное – за 10 лет Honda стала крупнейшим производителем мотоциклов в мире: ежемесячно их продавали по 100 тысяч. Японскую продукцию признали и в Европе,



Первый мотоцикл Honda Dream 1949 года

Honda S500 1963 года





Болид Honda RA272 принес первую победу в Формуле-1



Honda S800 1966 года

и в США, а самой лучшей рекламой стали многочисленные гоночные победы. Предприятие также начало производство генераторов и лодочных моторов.

Долгое время в Honda Motor Company не решались перейти к производству автомобилей, хотя Соичиро Хонда очень хотел этого. Только когда компания стала на ноги, было решено приступить к созданию четырехколесной техники. Первенцем стал скромный грузовичок Honda T360, дебютировавший в августе 1963 года. Его 350-кубовый мотоциклетный мотор развивал приличные 30 л. с. и позволял достигать 100 км/ч. Интересно, что все автомобили окрашивали в голубой цвет.

Практически сразу за T360 появился элегантный кабриолет Honda S500. Компактный (3,3 м) двухместный автомобиль не только радовал глаз, но и был неплох в управлении, а его 500-кубовый 44-сильный мотор разгонял авто до 130 км/ч. Уже через год появилась 58-сильная версия Honda S600, а в



Honda N360 1967 года

Седан Honda 1300 1969 года



1966 году представили 70-сильную Honda S800, который был доступен и как стильное купе.

Параллельно команда Honda заявила о себе в автогонках, причем сразу в Формуле-1. Бolid Honda RA271 дебютировал на Гран при Германии 1964 года и удивил всех 1,5-литровым 230-сильным V12. Год спустя Ричи Гинтер на усовершенствованной Honda RA272 принес японской марке дебютную победу в Гран-при Мексики.

Вслед за имиджевыми и гоночными автомобилями пошли и массовые модели. Так, в 1967 году запустили в производство компактный Honda N360, а два года спустя появился и первый седан Honda 1300.

Но по-настоящему знаковым стал хетчбэк Honda Civic, представленный в 1972 году. Именно эта 3,5-метровая модель сделала автомобили Honda по-настоящему известными. Ее двигатели соответствовали новейшим эко-стандартам и были экономичными, что оказалось как нельзя кстати во времена

Honda Civic 1972 года



Honda Accord 1976 года



Honda Prelude 1978 года



Honda CRX 1984 года



топливного кризиса. Малый вес (680 кг) и независимая подвеска всех колес обеспечивали отличную управляемость, а среди опций были кондиционер и полуавтоматическая трансмиссия.

Вслед за Civic последовала еще одна знаковая модель – Accord. Хетчбэк и седан среднего класса также были неплохими в управлении и получили гидроусилитель руля. Особенно популярной Honda Accord стала в США, где она смогла составить конкуренцию огромным и «прожорливым» седанам с V8. В то время, как многие автопроизводители снижали объемы производства из-за кризиса, Honda наоборот выпускала все больше машин.

В 1978 году у Accord появился двухдверный собрат – купе Honda Prelude. А пять лет спустя появилась компактная Honda CRX, до сих пор впечатляющая своей управляемостью. С тех пор Honda начали позиционировать, как недорогие автомобили для активных водителей с хорошо настроенным

Honda Legend 1985 года в ряде стран продавали как Acura



Айртон Сenna на McLaren
принес Honda три
чемпионских титула



шасси.

С 80-х объемы производства постепенно начали расти и японские заводы уже не справлялись со спросом. В 1982 году Honda первой из японских автопроизводителей открыла автомобильный завод США, а три года спустя заработало британское предприятие, поставляющее продукцию для европейского рынка. Кроме того, в 1986 году у Honda появилось премиальное подразделение Acura. Именно под этой маркой в Америке начали продавать седан E-класса Honda Legend.

Именно в этот период автомобили Honda достигли наибольших успехов в автогонках. Японские 1,5-литровые турбомоторы на болидах Формулы-1 развивали до 1200 л. с. и помогли добыть пять чемпионских титулов подряд (1987-1991 гг.). Три из них выиграл легендарный Айртон Сenna.

Конец 80-х – еще и эпоха технологического прорыва японской автопромышленности. На волне экономического подъема инжене-

Honda Prelude 1989 года
получил управляемые
задние колеса



Honda NSX 1990 года



Honda Odyssey 1995 года



Honda CR-V 1996 года



ры не боялись экспериментировать и внедрять смелые решения. Так, массовый Accord получил выдвижные фары, Legend – турбину с изменяемой геометрией, а для Honda Prelude 1989 года предложили управляемые задние колеса. Особого упоминания заслуживает и фирменная система регулировки фаз газораспределения двигателя VTEC.

Но вершиной технологической мысли тех лет стала, конечно же, Honda NSX 1990 года. Среднемоторное купе создавали при участии Айртона Сенны и это последняя модель, в разработке которой участвовал Соичиро Хонда. Монокок и кузовные панели автомобиля выполнили из алюминиевых сплавов, использован в конструкции и титан. Атмосферный 3,5-литровый V6 с VTEC развивал 270 л. с. и позволял разогнаться до 100 км/ч за 5,9 с и достигать 270 км/ч. Автомобиль получил ABS и первый в мире электроусилитель руля. До 2005 года выпустили свыше 18 тыс. машин.

Важной моделью стал Honda CR-V 1995 года.

Honda Civic Type R 1998 года



Honda S2000 1999 года



Первый автомобиль повышенной проходимости в истории марки стоял у истоков сегмента так называемых городских вседорожников, а сейчас является одним из самых продаваемых представителей этого класса в мире.

В 90-е также дебютировал первый мини-вэн Honda Odyssey, а Honda Civic и Accord этого периода уже считаются классикой. Особенно ценятся их заряженные версии Type-R. Заслуживает упоминания и кабриолет Honda S2000 1999 года с 2,0-литровой атмосферной «четверкой» мощностью 240 л. с. при высоких 8300 об/мин.

Кстати, серийный гибрид Honda Insight также появился в 1999 году, а в 2010 году показали гибридное купе CR-Z – преемника CRX. Развивает Honda и электромобили, однако японцы пошли своим путем и поначалу вместо батарей использовали водородные топливные ячейки. Первым в мире серийным водородным авто стала Honda Clarity 2008 года. Нынешняя Clarity второго

Гибрид Honda Insight, 1999 год



Honda FCX Clarity - первый в мире автомобиль с водородными топливными ячейками



Honda Pilot 2008 года



Honda CR-Z 2010 года



поколения может быть как с такой установкой, так и с литий-ионными аккумуляторными батареями или заряжаемым гибридом.

Вообще, гибридов в линейке японской марки сейчас немало. Это и Accord, и CR-V, и даже новая Honda NSX. Возрожденное спорткупе получило 3,5-литровый турбированный V6 и сразу три электромотора суммарной мощностью 570 л. с.: оно разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с и развивает 307 км/ч.

Сейчас модельный ряд Honda широкий и разнообразный. Он включает как хорошо знакомые Civic, Accord, CR-V, так и большой внедорожник Pilot, и даже пикап Ridgeline. А на японском рынке по-прежнему продаются миниатюрные автомобили, ведущие родословную от Honda N360. Японская компания стабильно входит в десятку мировых автопроизводителей, остается на ведущих позициях в мостостроении и даже выпускает самолеты.

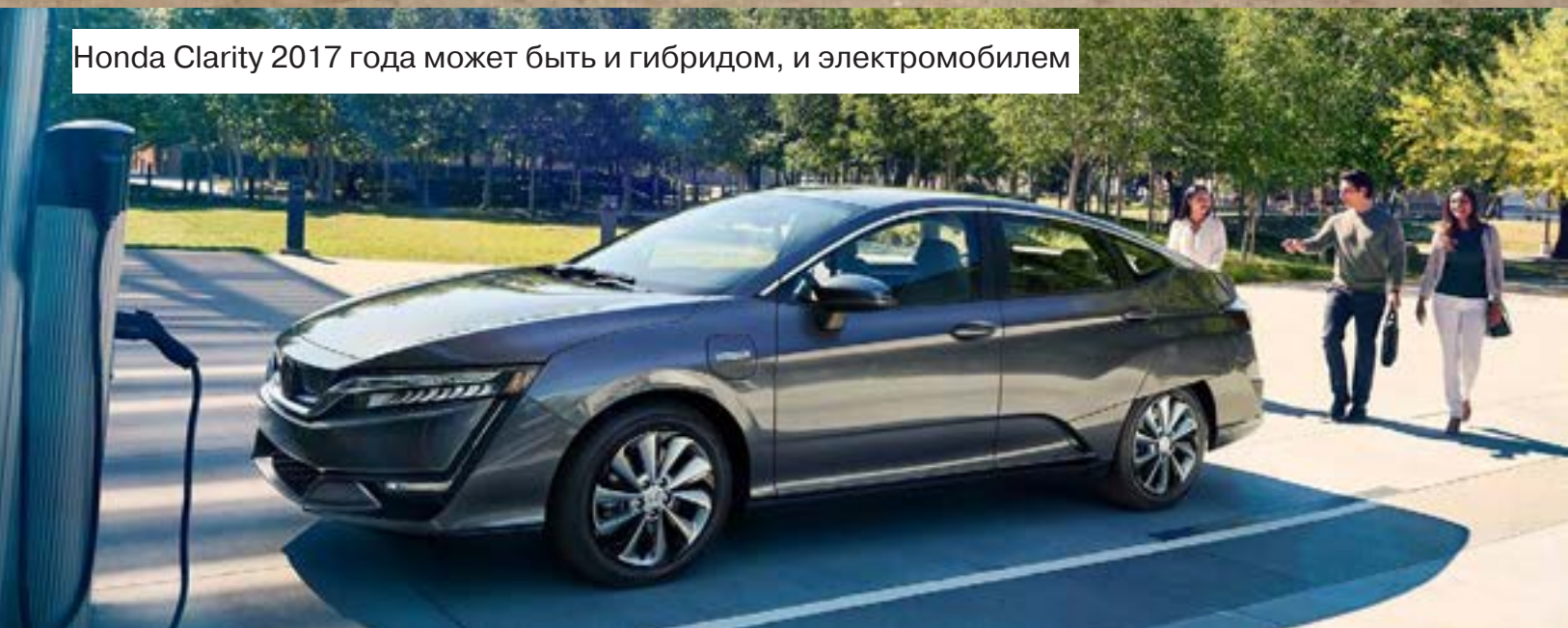
Honda NSX второго поколения - гибрид



Пикап Honda Ridgeline, 2016 год



Honda Clarity 2017 года может быть и гибридом, и электромобилем



Гибрид Honda Accord 2018 года



COSMOLADY

Ж У Р Н А

Ж Е Н Щ И Н

№11 | ноябрь | 2018

ТЕМА
НОМЕРА
**СОБЛЮДАЕМ
ПРАВИЛА**

МИРОВОЙ
ТРЕНД
**ВЫСОКОЕ
КАЧЕСТВО
ЖИЗНИ**

ВНИМАНИЕ!
НА ВИДУ У ВСЕХ

УЛЫБКА
**КАК
ПРОИЗВЕДЕНИЕ
ИСКУССТВА**

ИНТЕРВЬЮ
**ПОЛЬ МАНОНДИЗ
АНУШ
PIANOSAX
RULADA**

Чара Хорив

**ИМЯ КАК МУЗЫКА, КРАСОТА
КАК ВОЛШЕБСТВО**



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ
www.cosmolady.com.ua • facebook.com/cosmolady.magazine