

Тест-Драйв

Февраль 2019



Lamborghini Huracan Evo • Audi SQ2 • Ford Explorer • Porsche 911 Cabriolet • Opel Zafira • BMW 7 Series • Ford Mondeo • McLaren 600LT Spider • Mercedes-Benz CLA • Nissan Maxima • Toyota Prius • Nissan Terra • Hyundai Palisade • Mitsubishi L200 • Mercedes-Benz C-Class Coupe • Nissan Murano • Seat Cupra Ateca • Audi e-tron • BMW Z4 • Mazda 3 • Ford Mondeo • Peugeot 508 • Skoda Superb • Citroen C5 Aircross • Kia Sportage • Nissan Qashqai • Citroen C3 • Ford Fiesta • Seat Ibiza • BMW X4 • Mercedes-Benz GLC Coupe • Porsche Macan

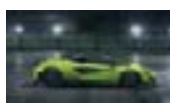
Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать
www.testdrive.com.ua

Февраль 2019

www.testdrive.kiev.ua



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



4

Автосалон
ДЕТРОЙТСКИЙ АВТОСАЛОН 2019:
на пороге перемен

12

Премьера
AUDI SQ2:
прибавка в мощности

18

Премьера
FORD EXPLORER:
шестое поколение

24

Премьера
PORSCHE 911 CABRIOLET:
консервативный подход

28

Премьера
OPEL ZAFIRA:
новый формат

34

Премьера
BMW 7 SERIES:
обновленный флагман

40

Премьера
FORD MONDEO:
модернизация

46

Премьера
LAMBORGHINI HURACAN EVO:
прибавка в мощности

52

Премьера
MCLAREN 600LT SPIDER:
пополнение в линейке

58

Премьера
MERCEDES-BENZ CLA:
смена поколений

64

Дебютант
NISSAN MAXIMA:
спорт-седан по-японски

72

Дебютант
TOYOTA PRIUS:
гибрид для зимы

80

Дебютант
NISSAN TERRA:
на смену Pathfinder

88

Дебютант
HYUNDAI PALISADE:
большой внедорожник для большой семьи

Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



96

Дебютант
MITSUBISHI L200:
модернизация к юбилею



104

Дебютант
MERCEDES-BENZ C-CLASS COUPE:
элегантный «спортсмен»



110

Дебютант
NISSAN MURANO:
освежение



116

Дебютант
SEAT CUPRA ATECA:
вседорожник с южным характером



124

Дебютант
AUDI E-TRON:
первенец в электрическом «семействе»



134

Дебютант
BMW Z4:
классика жанра



140

Дебютант
MAZDA 3:
ставка на стиль и управляемость



146

Сравнительный тест-драйв
FORD MONDEO, PEUGEOT 508 И SKODA SUPERB:
европейский D-класс



152

Сравнительный тест-драйв
CITROEN C5 AIRCROSS, KIA SPORTAGE И
NISSAN QASHQAI: ставка на экономичность



158

Сравнительный тест-драйв
CITROEN C3, FORD FIESTA И SEAT IBIZA:
яркий B-класс



164

Сравнительный тест-драйв
BMW X4, MERCEDES-BENZ GLC COUPE И
PORSCHE MACAN: спортивные вседорожники



158

Страницы истории
BUGATTI:
шик и скорость

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.

Детройтский автосалон 2019: на пороге перемен



Детройт – колыбель и сердце американской автомобильной промышленности и именно здесь проходит главный автосалон в США – NAIAS (North American International Auto Show – Североамериканское международное автошоу). Впервые он открыл двери в 1907 году, а 30 лет назад обрел статус международного.

Именно этот юбилей стал главной темой выставки, которая проходит с 14 по 27 января. Кстати, скоро в ее истории начнется новый этап – с 2020 года NAIAS переносится на июнь.

Впрочем, перемены не ограничиваются сменой даты или формата автошоу – меняется вся автомобильная отрасль. Так, в 2018 году в мире продано свыше двух миллионов электромобилей, а лидером в сегменте стала американская Tesla Model 3. В Детройте электромобили показали в статусе предсерийных концепт-каров новых Cadillac, Infiniti и Nissan.

Большинство же новинок составили популярные в США вседорожники, хотя и среди них встречались, например, гибриды.

А еще Детройт порадовал возрожденным Toyota Supra и сверхмощным Ford Mustang Shelby GT500.

Всего в первые два дня NAIAS, отведенные для прессы и специалистов отрасли состоялось 69 мировых и североамериканских премьер. Разместили автомобили в громадных павильонах Кобо-центра общей площа-

дью свыше 90 тыс. кв. м.

В рамках автосалона также организовали выставку Automobili-D, где демонстрировали новейшие технологии автопилота, искусственного интеллекта и коммуникации авто. Кроме того, не обошлось без экспозиции ретро-авто и традиционного ежегодного благотворительного бала.



Cadillac EV Concept



Cadillac

Новый Cadillac XT6 занял нишу между моделями XT5 и Escalade. Большой внедорожник достигает свыше 5 м в длину, а в его дизайне преобладают грани и углы. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а фонари выполнены в виде знаменитых «килей» Cadillac. Оптика является полностью светодиодной. В отделке салона сочетаются кожа и дерево. Цифровая панель приборов и большой 10,2-дюймовый сенсорный дисплей входят в базовое оснащение. Будут доступны варианты версии на шесть и семь мест. Все XT6 оснащены системами автоматического торможения и контроля полосы движения, а среди опций есть технология ночного видения, Wi-Fi, камеры кругового обзора и беспроводная зарядка для смартфонов. Внедорожник оснащен 3,6-литровым бензиновым V6 мощностью 310 л. с. и 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Ожидаются версии с передним и полным приводом, среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Представили в Детройте и прототип первого электрокара Cadillac, который должен появиться в 2020 или 2021 году. Cadillac EV Концепт также является внедорожником с тремя рядами сидений. Своим угловатым дизайном он напоминает бензиновые модели марки, хотя вместо решетки радиатора у него заглушка, а фары очень тоненькие. В салоне руль плоский сверху и снизу, а на всю ширину передней панели растянут дисплей. Внутри установлены шесть отдельных сидений, разделенных высоким центральным тоннелем. Подробности силовой установки не сообщают, но заявляют, что серийный электрокар Cadillac получит автопилот.



Cadillac XT6





Ford Explorer

Ford

Наиболее мощной новинкой Детройта стал новый Shelby GT500 –самый быстрый Ford Mustang в истории. Под его капотом прячется 5,2-литровый компрессорный V8 мощностью около 750 л. с. (точные характеристики пока не опубликованы). Он позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,5 с и развивать 320 км/ч. Впервые Mustang оснащен 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, также предусмотрены адаптивные амортизаторы и тормоза Brembo диаметром 420 мм спереди и 370 мм сзади. Узнать Shelby GT500 можно по обвесу, широкой решетке радиатора, воздухозаборнику на капоте и огромному карбоновому антикрылу. Из углеволокна выполнены и 20-дюймовые колесные диски. В салоне появилась цифровая панель приборов и сиденья Recaro, а за доплату могут быть установлены мощная аудиосистема и технология слежения за «слепыми» зонами.



Ford Explorer шестого поколения вернулся к продольному расположению двигателя, а платформой с ним поделился Lincoln Aviator.

Автомобиль легче на 50 кг – 1970 кг в начальной версии. У него знакомый профиль, хотя оконная линия стала выше, а боковины более рельефные. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. В салоне впервые появились цифровая панель приборов и «планшетный» 10,1-дюймовый дисплей. Будут доступны версии на шесть и семь мест. Базовая комплектация теперь включает двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, Wi-Fi, камеру заднего вида, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами. Ford Explorer будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,3 л (300 л. с.) и 3,0 л (365 и 400 л. с.), причем самым мощным является заряженный вариант ST. Появится и 318-сильная гибридная версия, которую также показали. Все модификации получили 10-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть задним или полным. Появилась и технология выбора режимов для разных типов бездорожья. Базовая версия будет стоить 33 800 долларов.



Ford Mustang Shelby GT500





Infiniti QX Inspiration

Infiniti

Infiniti QX Inspiration – прототип первого серийного электромобиля марки, который представят в 2021 году. Это вседорожник длиной 4650 мм с высоким капотом и малой площадью остекления. Колеса разнесены по углам кузова, а потому колесная база небольшая – 2850 мм. Оптика полностью светодиодная, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Двери выполнены распашными, а центральные стойки кузова отсутствуют. В отделке салона сочетаются кожа и дорогая ткань, а оформление выдержано в традиционном японском стиле. Руль приплюснут сверху и снизу и дополнен дисплеем. Еще один экран растянут на всю переднюю панель. На каждой оси Infiniti QX Inspiration установлено по электромотору и таким образом реализован полный привод. Также электрокар оснащен автопилотом.



Kia Telluride

Kia

Kia Telluride – новый большой вседорожник корейской марки. В отличие от предшественника Mohave, у него несущий кузов, а не рама. В дизайне преобладают углы, а у стоек крыши малые углы наклона. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с вертикальными светодиодными фарами. В салоне приборы разделены большим экраном бортового компьютера, а на центральной панели установлен 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Предложены версии на семь и восемь мест, причем кресла первого и второго ряда могут быть оснащены подогревом и вентиляцией. Среди опций есть система проецирования данных на лобовое стекло, технологии полуавтономного движения и определения усталости водителя. Под капотом установлен 3,8-литровый 291-сильный бензиновый V6, работающий в паре с 8-ступенчатой «автоматом». Привод может быть передним или полным. Стоимость начального Kia Telluride – около 33 тыс. долларов.





Lexus RC F Track Edition

Lexus

Концепт-кар Lexus LC Convertible намекает, что скоро у флагманского купе марки вскоре появится собрат с кузовом кабриолет. Его мягкая крыша складывается с помощью электропривода и прячется под специальным обтекателем. В остальном это все тот же Lexus LC с клиновидным силуэтом и широкой

веретенообразной решеткой радиатора. Салон декорирован особой черно-белой кожей с контрастными желтыми швами. Скорее всего, на выбор предложат 5,0-литровый 477-сильный бензиновый V8 или 355-сильную гибридную установку.

Младшее купе Lexus RC F пережило небольшую модернизацию. Узнать его можно по измененным светодиодным фарам и

фонарям, увеличенной решетке радиатора и новому обвесу. Также появилась модификация Track Edition с задним антикрылом и уменьшенной на 80 кг массой. Мощность 5,0-литрового V8 увеличена до 472 л. с. и добавлена система помощи при резком старте. Теперь купе разгоняется до 100 км/ч за 4 с.



Lexus LC Convertible





Lincoln Continental 80th Anniversary

Lincoln

Lincoln Continental 80th Anniversary – эксклюзивная удлиненная версия седана, подготовленная к 80-летию модели. Причем, у автомобиля не только колесная база прибавила 152 мм, а еще и задние двери открываются против движения, как в Lincoln Continental 60-х годов. В салоне появились два отдельных задних сиденья с электроприводом, подогревом и вентиляцией, комплектацию также пополнил четырехзонный климат-контроль. Юбилейный седан предлагают только с 3,0-литровым 400-сильным турбомотором и полным приводом. Всего выпускают только 80 автомобилей по цене около 100 тыс. долларов.



Nissan IMs

Nissan

Nissan IMs предваряет появление электрического вседорожника японской марки. У него весьма обтекаемый дизайн с заостренным «носом», аркообразной крышей и высокой оконной линией. Узкие фары являются светодиодными. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Подчеркивают профиль 22-дюймовые легкосплавные диски. В салоне на передней панели установлены сразу три дисплея. Задние сиденья можно превратить в оригинальный одноместный диван. Руль выполнен в стиле болидов Формулы-1 и в беспилотном режиме прячется. У Nissan IMs инновационный автопилот с набором сенсоров и камер. Два электромотора суммарно развивают 490 л. с. и 800 Н·м. Аккумуляторная батарея на 115 кВт·ч обеспечивает запас хода в 611 км.





Subaru WRX STI S209

Subaru

Subaru WRX STI обзавелся более «горячей» версией S209. Мощность ее 2,5-литрового турбомотора увеличили до 341 л. с., а в паре с ним работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач со сближенными передаточными числами. Установлены и новые амортизаторы Bilstein. Автомобиль выделяется благодаря расширенным колесным аркам, 19-дюймовым легкосплавным дискам, новым обвесу и антикрылу. Салон декорирован замшей и установлены новые спортивные сиденья Recaro.



Volkswagen

Американский Volkswagen Passat отличается от европейского. Во-первых, он крупнее – 4930 мм в длину при колесной базе в 2870 мм. Во-вторых, у него несколько иной дизайн с более покатой линией крыши и хромированной решеткой радиатора в стиле нового Volkswagen Touareg. В более дорогих версиях в салоне установлены цифровая панель приборов и 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Среди опций появились вентиляция и массаж передних сидений, парковочный автопилот, камеры кругового обзора и электропривод крышки багажника. На первых порах предложат только 2,0-литровый 176-сильный турбомотор, но позже должны появиться его 220-сильная версия и гибридный вариант. Базовая цена – 25 тыс. долларов.



Volkswagen Passat NMS





Toyota Supra

Toyota

В Детройте состоялась долгожданное возвращение легендарного купе Toyota Supra. Автомобиль, как ни странно, построен на платформе BMW Z4 и достигает 4380 мм в длину при колесной базе в 2470 мм. Начальная версия весит 1470 кг. У Supra запоминающийся дизайн с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и выраженным «носом». В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В более дорогих версиях данные проецируются на лобовое стекло и установлена беспроводная зарядка для смартфонов. На первых порах в продажу поступит более мощная версия с 3,0-литровым 340-сильным турбомотором. Она сможет разогнаться до 100 км/ч за 4,3 с. Позже также добавят 2,0-литровую «четверку» мощностью 252 л. с., ожидается и гибридная модификация. Цены за 3,0-литровый вариант стартуют с 50 тыс. долларов.



Audi SQ2

прибавка в мощности











В Audi продолжают расширять линейку заряженных моделей. Причем, наряду с седанами хэтчбэками «горячие» версии получают и вседорожники – даже такие компактные, как Audi Q2.

Новый Audi SQ2 получил знакомый по Volkswagen Golf R 2,0-литровый турбомотор. Он развивает 300 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 380 Н·м. С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. При этом средний расход топлива – 7,0 л/100 км.

Audi SQ2 предлагают исключительно в

полноприводном исполнении и со спортивной подвеской. Рулевое управление перенастроено и установлены более эффективные тормоза диаметром 340 мм спереди и 310 мм сзади.

Узнать заряженный вседорожник можно по особой увеличенной решетке радиатора и аэродинамическому обвесу. Кроме того, стандартными являются светодиодные фары и легкосплавные 18-дюймовые диски с шинами размером 235/45 R18, а за доплату предложены и 19-дюймовые колеса.

Во внутренней отделке сочетаются ткань и кожа, разбавленные яркими вставками. На педалях и порогах появились металли-

ческие накладки. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлен 8,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы MMI. Стандартными являются спортивные сиденья и рулевое колесо с плоским ободом снизу.

Комплектация также включает спутниковую навигацию, Wi-Fi и 705-ваттную аудиосистему с 14 динамиками. Предусмотрена и система автоматического торможения.

Новый Audi SQ2 уже поступил в продажу в Европе. Стоимость заряженного вседорожника – от 44 500 евро.





For

шестое поколение



Ford Explorer









С 1990 года Ford Explorer прошел путь от рамного внедорожника до большой семейной модели с несущим кузовом. За почти 30 лет выпущено около 7,5 млн. Explorer и теперь к Детройтскому автозалону подготовили шестое поколение модели.

Новый Ford Explorer построен на современной платформе CD6 (ее также использует Lincoln Aviator), что позволило снизить массу на 50 кг – до 1970 кг. Автомобиль сохранил знакомый профиль, но оконная линия теперь чуть выше, а у стоек крыши уменьшен наклон. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Боковины стали более рельефными, а пятая дверь украшена хромированным молдингом. Спойлер на крыше увеличен в размерах.

В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях установлены цифровая панель приборов и 10,1-дюймовый сенсорный дисплей планшетного формата. Вместо рычага трансмиссии установлен круглый селектор. На втором ряду могут установить трехместный диван или два отдельных кресла, то есть внедорожник может быть шести- или семиместным.

Серьезно расширена комплектация. Базовый Ford Explorer получил двухзонный климат-контроль, Wi-Fi, датчики дождя и света, камеру заднего вида, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами. Во флагманском варианте Platinum салон декорирован кожей и деревом, есть система бесключевого доступа, электропривод передних сидений, панорамная

крыша, беспроводная зарядка для смартфонов, подогрев задних сидений, парковочный автопилот и аудиосистема с 14 динамиками.

На первых порах Ford Explorer предложат на выбор два турбомотора – 2,3-литровую 300-сильную «четверку» и 3,0-литровый V6 мощностью 365 л. с. Позже появится гибридная модификация.

Все Ford Explorer оснащены 10-ступенчатой «автоматом», а привод может быть задним или полным. Внедорожник может буксировать 2,5-тонный прицеп. Также доступна технология Terrain Management System с режимами для разных типов бездорожья.

Новый Ford Explorer поступит в продажу с лета. В США начальная версия будет стоить 32 765 долларов.





Porsche 911 C

консерв



abriolet

зативный подход





С 1981 года в линейке Porsche 911 присутствуют не только купе и тарга, но и кабриолет. Поскольку недавно на автошоу в Лос-Анджелесе представили купе Porsche 911 нового поколения, то теперь пришла очередь и кабриолета.

Новый Porsche 911 Cabriolet, конечно же, сохранил знакомый консервативный дизайн с круглыми фарами и вогнутым капотом. Узнать автомобиль новой генерации можно по увеличенным воздухозаборникам и тоненьким фонарям на всю ширину кузова. Кстати, оптика кабриолета полностью светодиодная уже в базовой версии. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью

электропривода за 12 с на скорости до 50 км/ч.

В салоне кабриолета впервые появилась цифровая панель приборов, а на центральной панели установлен большой 10,9-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Все Porsche 911 Cabriolet получили технологию автоматического замедления, а среди опций впервые появились системы ночного видения и полуавтономного движения.

На первых порах будет доступен более мощный Porsche 911 Carrera S Cabriolet. Его 3,0-литровый оппозитный турбомотор развивает 450 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 530 Н·м. В паре с ним работает

новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость составляет 304 км/ч. Расход топлива при этом – всего 9 л/100 км в смешанном цикле. Позже появится 385-сильная версия.

Кабриолет доступен с задним или полным приводом. Среди опций есть адаптивные амортизаторы и новый режим Wet Mode, распознающий мокрый асфальт и применяющий специальные «дождевые» настройки шасси и двигателя.

Новый Porsche 911 Cabriolet поступит в продажу с весны. Стоимость версии Carrera S в Европе начинается со 134 400 евро.





Opel Zafira

новый формат











Появившийся в 1999 году Opel Zafira стал первым компактным мини-вэном немецкой марки. С тех пор каждое последующее поколение модели увеличивалось в размерах. Теперь показали уже четвертую генерацию Zafira, которая серьезно изменилась.

Новый Opel Zafira уже не то чтобы компактный. Его предлагают в трех вариантах по длине – 4,6, 4,95 и 5,3 м. Автомобиль породнился с французскими Citroen SpaceTourer и Peugeot Traveller. У него и схожий дизайн с высоким капотом, расширенными колесными арками и малым углом наклона лобового стекла.

Задние двери выполнены сдвижными. Впрочем, оформление передней части у Zafira самобытное – с фирменной решеткой радиатора и воздухозаборником в бампере в виде улыбки.

В зависимости от модификации в салоне может быть пять, шесть, семь или даже восемь мест. В пятиместной конфигурации объем багажника составляет 1500 л, а если сложить задние сиденья, то он вырастет до 3397 л. В мини-вэне высокая посадка, а на центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Данные могут проецироваться и

на лобовое стекло, также среди опций есть массаж сидений, камера заднего вида и система автоматического торможения.

Opel Zafira предложат исключительно с дизельными двигателями. «Четверки» объемом 1,6 л развивают 90 и 115 л. с., а 2,0-литровые – 150 и 180 л. с. Можно выбрать 6-ступенчатые механическую или автоматическую коробки переключения передач, а позже появятся полноприводные модификации.

Продажи Opel Zafira нового поколения стартуют с февраля. Цена в Европе составит от 35 тыс. евро.





BMW 7 Series

обновленный флагман



ries









BMW 7 Series является флагманом немецкой марки с 1977 года. В 2015 году представили шестое поколение модели (заводское обозначение кузова – G11), а теперь пришло время для плановой модернизации седана.

Законодателем мод в линейке BMW сейчас является новый вседорожник X7 и именно его черты обрела «семерка». Решетка радиатора седана серьезно увеличена в размерах, а вот фары теперь, наоборот, узкие. Оптика, кстати, светодиодная, а за доплату может быть лазерной. Передний бампер стал V-образным. У автомобиля также заменены капот и передние крылья. На порогах установлены измененные молдинги. Фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. К слову, изменения увеличили длину стандартной версии до 5120 мм,

а удлиненной – до 5260 мм.

Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. У BMW 7 Series новая цифровая панель приборов. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Стандартное оснащение теперь включает беспроводную зарядку для смартфонов. В удлиненной версии задние сиденья могут быть оснащены электроприводом регулировок, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Также для задних пассажиров предусмотрены два 10-дюймовых дисплея. Кроме того, среди опций есть системы ночного видения, автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Мощность 4,4-литрового турбированного V8 выросла до 530 л. с. Также предложены 585-сильный 6,6-литровый V12 и 3,0-литровые турбодизели на 265, 320 и 400 л. с.

Заряжаемый гибрид BMW 745e также стал мощнее – 390 л. с. Он способен проехать 40 км на электротяге и расходует в среднем 2,6 л/100 км.

Все BMW 7 Series оснащены доработанной 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату предложен полный привод. Начальная комплектация включает пневмоподвеску и адаптивные амортизаторы. В качестве опций доступны активные стабилизаторы поперечной устойчивости, управляемые задние колеса и технология сканирования дороги (она сканирует дорогу, чтобы подвеска могла к ним подготовиться к неровностям).

Новый BMW 7 Series поступит в продажу с весны. Цены стартуют с отметки в 85 тыс. евро.





Ford Mondeo



модернизация









Ford Mondeo представляет марку в D-классе с 1993 года, а нынешнее, четвертое, поколение модели появилось в 2012 году. К слову, этот Mondeo продается и за океаном под названием Fusion. Американский вариант уже обновили, а теперь пришла очередь европейской версии.

Как ни странно, внешние изменения у Ford Mondeo и Fusion разные «европейца» другая решетка радиатора в стиле новых Focus и Fiesta. Она хромирована и ее дизайн отличается, в зависимости от уровня комплектации Mondeo. Также освежены бамперы и оптика, причем фары могут быть полностью

светодиодными. Кстати, фонари теперь соединены хромированным молдингом. Предложены и новые легкосплавные диски диаметром от 17 до 19 дюймов.

В салоне сохранены и комбинация приборов с большим цветным экраном, и 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедиа. Самым заметным новшеством является круглый селектор автоматической трансмиссии. Он занимает меньше места, что позволило увеличить нишу для мелкой поклажи в центральной консоли. Перечень опций дополнили новый адаптивный круиз-контроль с функцией полуавтономного движения в пробках и система распознава-

ния дорожных знаков.

Единственный оставшийся бензиновый двигатель – 1,5-литровая 165-сильный трехцилиндровый турбомотор. Также предложены 2,0-литровые турбодизели мощностью 120, 150 и 190 л. с. Доступна и 187-сильная гибридная версия, расходующая в среднем 4,2 л/100 км. Ford Mondeo комплектуют 6-ступенчатой механической трансмиссией или новым 8-ступенчатым «автоматом».

Обновленный Ford Mondeo показали на автошоу в Брюсселе. Вскоре лифтбэк и универсал поступят в продажу в Европе по цене от 23 тыс. евро.







Lambo



Lamborghini Huracan Evo

прибавка в мощности



Lamborghini Huracan – одна из самых массовых моделей в истории итальянской марки. С 2014 года уже выпущено свыше 10 тыс. купе и кабриолетов. Huracan – представитель линейки «младших» моделей Lamborghini, ведущих родословную от купе Urraco. Теперь модель прошла плановое обновление.

Внешние изменения заметны, но не слишком радикальные. Широкое и низкое купе сохраняет традиционный граненый стиль Lamborghini. У него характерный клиновидный профиль с заостренным «носом». Измененные фары сделали «взгляд» Huracan более грозным. Основные же изменения направлены на улучшение аэродинамики

купе Lamborghini Huracan. У него новый передний бампер с измененными воздухозаборниками, а сзади появилось антикрыло. Также обращают на себя внимание новые тоненькие фонари и увеличенные выхлопные трубы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, разбавленные контрастными







швами, доступны и карбоновые вставки. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с новой графикой. На наклоненной центральной панели появился 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему там стало меньше клавиш, однако кнопка запуска двигателя под красной крышкой сохранена.

Знакомый 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива дополнили новой титановой выхлопной системой, а его

мощность выросла до 640 л. с. – как у заряженного Lamborghini Huracan Performante. Максимальный крутящий момент увеличен до 600 Н·м при 6500 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями Huracan способен разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с, а до 200 км/ч – за 9 с. Максимальная скорость превышает 325 км/ч.

Стандартное купе Lamborghini получило полный привод с функцией векторизации тяги, хотя позже будет и 600-сильная заднеприводная версия. Впервые Huracan получил управляемые задние колеса. Обязательны-

ми также являются карбоново-керамические тормозные диски, позволяющие останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 31,9 м. Предусмотрена и система настройки шасси со спортивным, трековым и комфортабельным режимами, а среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Новый Lamborghini Huracan Evo поступит в продажу с весны по цене от 261 тыс. долларов. Вскоре представят и обновленный кабриолет.





Технические характеристики Lamborghini Huracan Evo

Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1422
Длина/ширина/высота, мм	4459/1924/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	150
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и число цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	640 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	245/30 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	325
Стоимость автомобиля в США, долларов	261 274

McLaren 600



DOLBY Spider

пополнение в линейке





Модельный ряд McLaren сейчас разнообразен, как никогда, и его постоянно расширяют. Не так давно представили кабриолет 720S Spider, а теперь появился и его младший брат McLaren 600LT Spider – он представляет начальную линейку Sports Series. Кабриолет позиционируют как заряженную трековую версию модели.

Главное внешнее отличие новичка от

стандартной модели McLaren 570S Spider – удлиненная на 74 мм задняя часть. Такое решение призвано улучшить аэродинамику и устойчивость на высоких скоростях. Подобные удлиненные McLaren строят с 1996 года, причем изначально их создавали для гонок. Интересно, что при этом масса автомобиля снижена почти на 100 кг – до 1297 кг. Дело в том, что теперь все кузовные панели карбоновые.

В остальном у кабриолета такой же силуэт со сдвинутым вперед салоном и выраженным заостренным «носом». Знаковыми являются и изогнутые светодиодные фары и крупные воздухозаборники в боковинах. Двери, конечно же, поднимаются вверх. Передний бампер по форме напоминает улыбку. Кроме того, предусмотрены карбоновый обвес и 20-дюймовые диски. Появилось и регулируемое антикрыло.





Жесткая крыша складывается с помощью электропривода за 15 с на скорости до 40 км/ч.

В целях снижения веса в отделке салона McLaren 600LT Spider использованы легкие алькантара и карбон. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на дисплей, еще один 7-дюймовый экран установлен на центральной панели.

Предусмотрены и спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, позаимствованные у McLaren Senna.

Знакомый 3,8-литровый V8 с двумя турбинами после доработки развивает 600 л. с. при 7500 об/мин, а максимальный крутящий момент достигает 620 Н·м при 5500-6500 об/мин. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 8,4 с.

Максимальная скорость составляет 324 км/ч с поднятой крышей и 315 км/ч – с опущенной.

Также перенастроены рулевое управление и подвеска, а карбоново-керамические тормоза взяли у нового McLaren 720S. Обязательными являются и адаптивные амортизаторы.

Новый McLaren 600LT Spider поступит в продажу с весны. Стоимость кабриолета в Европе составит 250 тыс. евро.





Технические характеристики McLaren 600LT Spider	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1297
Длина/ширина/высота, мм	4604/2095/1196
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1680/1591
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	150
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3799
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	600 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	620 при 5500-6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	225/35 ZR19 спереди, 285/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	324
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,3
загородный цикл	9,1
смешанный цикл	12,2
Стоимость автомобиля в Европе, евро	250 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mercedes-Benz CLA

смена поколений







Mercedes-Benz CLA дебютировал в 2013 году, как четырехдверная версия модели A-Class. Автомобиль позиционировали, как младшего брата Mercedes-Benz CLS с купеобразным профилем. С того времени выпущено 750 тыс. CLA. Теперь в линейке Mercedes-Benz A-Class есть седан, однако от CLA не отказались и на шоу электроники CES в Лас-Вегасе представили его второе поколение.

Новый Mercedes-Benz CLA подрос до 4688 мм в длину при колесной базе в 2729 мм. В профиль он по-прежнему напоминает модель CLS благодаря аркообразному силуэту крыши и высокой оконной линии. Седан не только выглядит стремительно, но и обладает низким коэффициентом лобового сопротивления – 0,23. Передняя часть выдержана в современном стиле Mercedes-Benz: широкая решетка радиа-

тора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам расположены раскосые светодиодные фары. Боковые окна выполнены без рамок. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади размещены продолговатые фонари.

В салоне Mercedes-Benz CLA вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Они получили диодную подсветку, цвет





которой можно изменять. На передней панели рядом установлены два 10,25-дюймовых дисплея: цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. Данные могут выводиться и на лобовое стекло. Объем багажника составляет 460 л.

Базовое оснащение дополнили камера заднего вида, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций появились вентиляция и массаж передних кресел, технологии по-

луавтономного движения и распознавания дорожных знаков. Интересно, что для Mercedes-Benz CLA можно заказать фирменные smart-часы, определяющие уровень стресса водителя.

На CES представили только вариант Mercedes-Benz CLA250 с 2,0-литровой 225-сильной бензиновой «четверкой» с турбонаддувом. Позже предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,3 л (136 и 163 л. с.) и турбодизели объемом 1,5 л

(116 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Ожидаются версии от AMG мощностью 306 и 408 л. с., а также заряжаемый гибрид.

Все модификации оснащены 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями, а за доплату предложат полный привод и адаптивные амортизаторы.

Новый Mercedes-Benz CLA поступит в продажу с мая по цене от 33 тыс. евро. Со временем линейку пополнит и универсал.



Технические характеристики Mercedes-Benz CLA	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4688/1830/1440
Колесная база, мм	2729
Объем багажника мин/макс, л	460
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1991
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	225 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Передний или подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	209
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	6,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	33 000 – 60 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Nissan A



спорт-седан
ПО-ЯПОНСКИ

Maxima



Nissan Maxima представляет японскую марку в бизнес-классе с 1981 года. Ряд поколений модели создавались для активных водителей и нынешнее, восьмое по счету, поколение модели. Его выпускают с 2015 года и теперь пришло время для планового обновления седана.

Nissan Maxima восьмой генерации выглядит ярко и стремительно благодаря аркообразной форме крыши и высокой изогнутой оконной линии. У автомобиля длинный изогнутый капот и мускулистые выпуклые передние крылья. Обновленный седан узнается по увеличенной V-образной решетке радиатора и измененному переднему бамперу. Раскосые фары теперь полностью светодиодные уже в базовой версии и до-

полнены стреловидными ходовыми огнями. Задние стойки разделены черными полосами, а потому крыша кажется «парящей». В крышку багажника интегрирован спойлер, а обновленные стреловидные фонари соединены серебристой накладкой. Из бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы. Версию SR можно узнать по заднему спойлеру и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Седан Nissan достигает 4897 мм в длину при колесной базе в 2776 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, что позволило удержать массу автомобиля на уровне 1575 кг в базовой версии. А коэффициент лобового сопротивления составляет 0,29.

В салоне улучшены материалы отделки и

предложены новые цветовые схемы. В более дорогих версиях в отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Передняя панель выполнена обволакивающей. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а в районе хвата рук обшит перфорированной кожей. Крупные приборы разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя.

Центральная панель повернута к водителю. Сверху на ней – новый 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы NissanConnect. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, что облегчает пользование ими. Под ними расположена клавиша запуска двигателя.





Селектор трансмиссии напоминает рычаг управления самолетом.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а передние кресла оснащены электроприводом уже в базовой версии. Сиденья широкие и мягкие, а еще неплохо удерживают спину: их разработке принимали участие специалисты NASA, а потому они уменьшают нагрузку на плечи и поясницу. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и

подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду Nissan Maxima места для ног вполне достаточно, по меркам Е-класса. А вот над головой пространство ограниченное, что ощутят пассажиры ростом свыше 180 см. Кроме того, салон не слишком широкий, а потому трое взрослых здесь будут несколько стеснены. Объем багажника составляет 405 л.

Седан весьма богато оснащен: в базовом варианте есть электропакет, двухзонный климат-контроль, магнитола, связь Bluetooth, навигационная система, камера заднего

вида, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации и технология определения усталости водителя. Флагманский вариант Platinum подразумевает наличие системы доступа без ключа, датчика дождя, камер кругового обзора, панорамной крыши, подогрева сидений и рулевого колеса, электропривода рулевой колонки. Кроме того, в этом случае предусмотрены технологии автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.









Как и ранее, Nissan Maxima оснащен 3,5-литровым бензиновым V6 с системой изменяемых фаз газораспределения. Он развивает 300 л. с. при 6400 об/мин и является высокооборотистым. Максимальный крутящий момент в 355 Н·м достигается только при 4400 об/мин. Впрочем, поведение «шестерки» в среднем диапазоне оборотов улучшили и тяги стало больше. Динамика достойна спорт-седана: разгон до 100 км/ч занимает 6,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 217 км/ч. Лишь при быстром разгоне слышен звук выхлопа. А расход топлива относительно небольшой: 11,8 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном.

Экономичность – заслуга бесступенчатого вариатора CVT. Он доработан и хорошо настроен: правильно подбирает нужные обороты двигателя. В ручном режиме он имитирует работу 7-ступенчатой автоматической трансмиссии, причем можно воспользоваться подрулевыми лепестками.

Учитывая тот факт, что на передние колеса приходится немалая тяга, неудивительно, что порой при резком старте ощущается паразитное силовое подруливание – автомобиль начинает рыскать. Nissan Maxima на первое место ставит управляемость. Его руль точный, пусть и не самый информативный. Подвеска довольно упругая, особенно с 19-дюймовыми легкосплавными дисками.

Но зато седан мало кренится в поворотах. Также можно выбрать спортивный режим, в котором рулевое управление острее, а трансмиссия держит высокие обороты. Недостаточная поворачиваемость мало ощутима. У седана эффективные тормоза и он останавливается со 100 км/ч на отрезке в 37,5 м. Кроме того, благодаря системе активного подавления звуковых помех улучшена шумоизоляция, а потому при 130 км/ч в салоне тише.

Новый Nissan Maxima уже поступил в продажу в США и Китае. За океаном седан стоит от 34 тыс. долларов. У нас модель будет представлена неофициально.

Технические характеристики Nissan Maxima

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1575
Длина/ширина/высота, мм	4897/1860/1435
Колесная база, мм	2776
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	405
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3498
Тип	бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	300 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/75
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, VDC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2
Максимальная скорость, км/ч	217
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,8
загородный цикл	7,8
смешанный цикл	9,9
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	34 000 - 41 500
Периодичность ТО, км	20 000

Toyota Prius

гибрид для зимы







Toyota Prius – самый массовый и популярный гибрид в истории. С момента появления модели в 1997 году выпустили около 4 миллионов этих автомобилей. На них ездят и голливудские звезды вроде Кэмэрон Диаз, и украинские полицейские. Нынешний Toyota Prius четвертого поколения известен с 2015 года

и теперь прошел обновление. Внешними изменениями оно не ограничилось, ведь впервые предложили полноприводной вариант. Интересно, что разработали его по просьбе жителей северных районов Японии, где зимы очень снежные.

Toyota Prius 2015 года выглядел весьма неординарно, а вот освеженная модель

стала более сдержанной на вид. Стреловидные фары стали компактнее и теперь являются светодиодными уже в базовой версии. Воздухозаборник в переднем бампере немного увеличен. Выраженный «нос» украшен логотипом Toyota. У автомобиля короткий капот и аркообразная форма крыши, а салон сдвинут вперед. Задние крылья являются





профилированными, а оконная линия клиновидная. Заднее стекло Prius состоит из двух частей, разделенных спойлером, а стойки окрашены в черный цвет. Новые Z-образные фонари меньше по размерам и смотрятся аккуратнее.

При длине в 4540 мм и колесной базе в 2775 мм Prius довольно крупный, по меркам С-класса. Капот и двери выполнены из алюминиевых сплавов, но масса автомобиля все равно ощутимая – 1450 кг. Зато коэффициент лобового сопротивления низкий – 0,24.

Компоновка салона Toyota Prius не меняется давно. Передняя панель по-прежнему ассиметричная, хотя пластик в ее отделке улучшен и стало больше лакированных вставок. Трехспицевое рулевое колесо не-

много изменено. Цифровая приборная панель традиционно расположена по центру торпедо и состоит из двух 4,2-дюймовых дисплеев. На них выведены не только показания спидометра, бортового компьютера и датчика уровня топлива в баке, но и индикатор работы гибридной силовой установки, и уровень заряда батареи. В зависимости от режима езды фон на мониторах голубой либо красный. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло.

На центральной панели появился новый сенсорный дисплей планшетного формата с диагональю 11,6 дюйма. Теперь не только проще навигация в меню мультимедийной системы Entune, но и значительно уменьшено количество клавиш и переключателей аудиосистемы и климат-контроля. Среди

кнопок расположился оригинальный маленький селектор трансмиссии: он расположен высоко и тянуться к нему не придется. Клавиши подогрева сидений перенесли на трансмиссионный тоннель и теперь к ним легче дотянуться. Рядом с ними появилась беспроводная зарядка для смартфонов.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Большое лобовое стекло и тоненькие передние стойки способствуют улучшению обзорности. Между сиденьями установлен широкий подлокотник с отделением внутри, но поднимать его удобнее с водительской стороны.

На втором ряду пространство для ног весьма приличное, а вот запас над головой





небольшой и рослые пассажиры почувствуют его недостаток. Объем багажника составляет 501 л в обычном состоянии и 1633 л со сложенными задними креслами.

Базовая комплектация Toyota Prius включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида, и адаптивный круиз-контроль. Кроме того, установлены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и контроля полосы движения. Самый дорогой вариант Premium добавляет отделку салона искусственной кожей, электропривод водительского сиденья, подогрев передних кресел и руля, спутниковую навигацию, датчики освещения и дождя. Список опций расширен включает парковочный автопилот, панорамную крышу, аудиосистему с 10 динамиками.

Гибридная силовая установка знакома и состоит из 1,8-литровой 99-сильной бензиновой «четверки» и электромотора на 72 л. с. Работая вместе, они выдают 122 л. с. и 305 Н·м. Бензиновый двигатель тихий, да и бесступенчатый вариатор CVT теперь более плавный. К тому же, стало больше тяги в среднем диапазоне оборотов. В режиме Power оба мотора более отзывчивы, а педаль акселератора чувствительнее. Автомобиль достигает 100 км/ч за 10,6 с, а его максимальная скорость составляет 180 км/ч. Правда, после 80 км/ч разгон резко замедляется.

Полноприводной Prius e-AWD получил отдельный электромотор на задней оси. Он развивает всего 7 л. с., но зато обладает крутящим моментом в 55 Н·м. Задние колеса всегда подключены на скорости до 10 км/ч, чтобы избежать пробуксовки при старте. На скорости 10-70 км/ч они подключаются для улучшения сцепления с мокрой или скользкой дорогой. Такая схема позволяет добиться небольшого расхода топлива – 4,7 л/100 км в смешанном цикле. На данный момент Toyota Prius – самый экономичный полноприводной автомобиль. Хотя есть и недостаток – эта версия доступна только со стандартной никель-металгидридной аккумуляторной батареей, а более современные литий-ионные аккумуляторы ей недоступны даже в качестве опции.

От Toyota Prius e-AWD не стоит ждать выдающихся способностей на бездорожье, но на снегу или обледенелой дороге он ведет себя увереннее. Низкий центр тяжести и задняя подвеска на двойных поперечных рычагах позволяют добиться неплохой управляемости. Хетчбэк не слишком кренится в поворотах, хотя при этом езда комфортабельная. Рулевое управление точное, хотя по-прежнему обратной связи в околонулевой зоне не хватает. На больших скоростях в салоне тихо благодаря качественной шумоизоляции и ламинированным стеклам.

Обновленный гибрид Toyota Prius уже поступил в продажу в Японии и Северной Америке. В США базовая версия гибрида стоит 23 800 долларов, а полноприводной вариант обойдется в 27 300 долларов. По такой цене получается экономичный автомобиль для снежной зимы.





Технические характеристики Toyota Prius e-AWD

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1450
Длина/ширина/высота, мм	4540/1760/1470
Колесная база, мм	2775
Колея передняя/задняя, мм	1539/1544
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника мин/макс, л	501/1633
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1798
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	99 при 5200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	142 при 3600
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	72+7
Макс. крутящий момент, Н•м	163+55
Суммарная мощность, л. с.	129
Суммарный крутящий момент, Н•м	360
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/43
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый 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, Brake Assist, VSC, TRAC, Hill start Assist
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	23 800 - 32 200
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000



Nissan Terra

на смену Pathfinder





В модельном ряду Nissan долгое время присутствовал настоящий рамный вседорожник Pathfinder. Однако новые времена диктуют новые правила и нынешнее поколение Nissan Pathfinder превратилось в семейную модель с несущим кузовом. Тем не менее, на смену ему в линейке японской марки подготовили Nissan Terra.

Как и Pathfinder ранее, новый Nissan Terra построен на базе рамного пикапа Navara. Автомобиль достигает 4885 мм в длину, 1865 мм в ширину и 1835 мм в высоту при колесной базе в 2850 мм. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски. Конечно, такая модель не может быть легкой – 1963 кг.

От «носа» до передних дверей Terra мало

чем отличается от Nissan Navara. Его широкая решетка радиатора декорирована хромом, а с ней сочетаются крупные фары. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная, а вот ходовые огни являются частью базового оснащения. Передний бампер массивный, а колесные арки серьезно расширены. Во внешнем преобладают плавные линии, а оконная линия изогнута. Самый дорогой вариант Tekna можно отличить по, хромированным зеркалам заднего вида, дверным ручкам и подножкам. Крупные фонари соединены серебристой накладкой, а на крыше установлен немаленький спойлер.

В салоне также чувствуется влияние Nissan Navara, хотя материалы отделки несколько лучше. Присутствуют внутри черные лакированные вставки и накладки «под алюминий»,

а в более дорогих версиях есть даже дерево. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Nissan X-Trail и Teana, а передняя панель выполнена V-образной. Крупные циферблаты приборов с серебристыми ободками разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя.

Широкая центральная панель по форме напоминает щит. В более дорогих версиях на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного много и они достаточно крупные.

У рулевой колонки изменяется только высота, зато диапазон регулировок води-





тельского кресла широкий. Передние сиденья мягкие и удобные: они созданы совместно со специалистами NASA и призваны улучшить кровообращение в спине. Стандартным является подогрев. Широкий подлокотник прячет внутри бокс для мелкой поклажи. Высокая посадка и крупные зеркала заднего вида способствуют хорошей обзорности вперед и по сторонам. А вот обзор назад не самый лучший, ведь задние сиденья расположены как в театре – выше, чем передние.

На втором ряду версии приличное место

для ног, да и запас над головой очень щедрый. Ширина салона позволяет поместиться трем взрослым. Опционный третий ряд больше рассчитан на детей или взрослых небольшого роста. Объем багажника в пятиместной версии составляет 1000 л.

Начальный Nissan Terra получил систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, кондиционер, аудиосистему, камеру заднего вида, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и слежения за «слепыми» зонами. В самой дорой версии Текна добав-

лены кожаный салон, двухзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, электропривод водительского кресла, датчики света и дождя, круиз-контроль, системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Вседорожнику предлагают на выбор два 2,5-литровых двигателя. В некоторых странах будет доступна бензиновая «четверка» мощностью 180 л. с. Большинство же Terra будут оснащены турбодизелем мощностью 190 л. с. Дизельная версия, конечно, выглядит предпочтительнее благодаря приличным









450 Н·м крутящего момента уже при 1500 об/мин. Тяги более чем достаточно и автомобиль легко буксирует прицеп весом в три тонны. Динамика также неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 10,8 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. Конечно, двигатель не самый тихий, особенно на высоких оборотах, но вибрации почти не ощутимы. При этом он очень даже экономичный – расходует 8,7 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – в загородном.

Помимо 6-ступенчатой механической коробки переключения передач доступна и 7-ступенчатая автоматическая трансмиссия от Nissan Patrol. «Автомат» работает очень плавно, пусть и не слишком быстро. Зато он

держит малые обороты: при 100 км/ч стрелка тахометра держится на 1800-1900 об/мин.

На выбор предложены версии с задним и полным приводом. На бездорожье пригодятся пониженный ряд трансмиссии, блокируемый межосевой и задний дифференциалы, технология помощи на крутом спуске. К тому же, дорожный просвет составляет 225 мм, угол въезда достигает 32,3° а угол съезда – 26,6°. Вседорожник неплохо чувствует себя даже на сложных участках и легко преодолевает брод глубиной до 45 см.

На асфальте Nissan Terra ставит на первое место комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает дорожные неров-

ности. Хотя, конечно, высокий автомобиль ощутимо кренится в поворотах. Система векторизации тяги позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость, поэтому этот гигант на удивление маневренный. Рулевое управление приятно наполнено тяжестью и весьма информативное. На больших скоростях в салоне довольно тихо, хотя шум ветра в районе зеркал заднего вида остается.

Новый Nissan Terra сейчас продается только в Австралии и азиатских странах, а в будущем его представят и на других рынках. Цены стартуют с отметки в 28 500 долларов, что немного для такого автомобиля.

Технические характеристики Nissan Terra

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5-7
Снаряженная/полная масса, кг	1963/2700
Длина/ширина/высота, мм	4885/1865/1835
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	225
Объем багажника мин/макс, л	1000/1950
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2488
Тип	Дизельный, 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	190 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/80
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, HDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	8,7
- загородный цикл	6,0
- смешанный цикл	7,0
Стоимость автомобиля, долларов	28 500 – 40 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Hyundai Palisade

большой вседорожник для



е

большой семьи





С 2006 по 2012 году флагманом вседорожной линейки Hyundai был Veracruz (позже его переименовали в ix55). Прямоего наследника он не получил, ведь его нишу занял удлиненный Hyundai Grand Santa Fe. Нынешний Santa Fe будет предложен только в одном варианте по длине, что освободило место для преемника Veracruz, названного Palisade.

Новый Hyundai Palisade выглядит весьма необычно и в анфас похож на младшие Santa Fe и Kona. Его широкая решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» передней оптикой. Сверху установлены узкие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары (в более дорогих версиях они также могут быть диодными). Вседорожник выглядит

мускулисто благодаря высокому профилированному капоту и серьезно расширенным колесным аркам. Задние стойки крыши практически вертикальные и окрашены в черный цвет, что создает эффект панорамного стекла. Установлен и немаленький спойлер, а по бокам расположены изогнутые фонари с хромированными молдингами.

При длине в 4980 мм, ширине 1975 мм и колесной базе в 2900 мм Palisade крупнее, чем Veracruz и Grand Santa Fe. Весит автомобиль от 1870 кг в переднеприводном исполнении. Интересно, что у него довольно низкий (0,33) коэффициент лобового сопротивления. Базовая версия получила 18-дюймовые легкосплавные диски, а самая дорогая – 20-дюймовые.

В салоне Hyundai Palisade довольно качественные материалы отделки, причем в более дорогих версиях передняя панель обшита кожей и декорирована деревом. На ободке рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. В начальной версии установлены обычные циферблаты приборов, а в более дорогих вариантах показания выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло.

Наклоненная центральная консоль увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8 или 10,25 дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разделе-





ны друг от друга. Тут же установлены и клавиши подогрева сидений. Интересно, что кнопочным является и селектор трансмиссии. Под консолью находится ниша для подстаканников и 7 USB-портов. Вместительный бокс в переднем подлокотнике может быть снабжен беспроводной зарядкой для смартфонов.

Рулевая колонка Hyundai Palisade регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья несколько упругие, но зато у них неплохая боковая поддержка. Функция подогрева предусмотрена в базовой версии. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность вперед и по сторонам.

На втором ряду пространства для ног и над головой более, чем достаточно. Покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных кресла, причем в любом случае предусмотрена горизонтальная регулировка. На третьем ряду три места и он рассчитан на взрослых, то есть автомобиль может быть семи- или восьмиместным.







Сиденья второго и третьего рядов складываются с помощью электропривода.

Объем багажника даже со всеми креслами на месте составляет 510 л. Со сложенным третьим рядом он возрастает до 1297 л, а если оставить только передние сиденья, то получится 2000 л. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальный Hyundai Palisade укомплектован системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, аудиосистемой, камерой заднего вида, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, адаптивным круиз-контролем. Обязательными являются 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя. В самом дорогом варианте добавлены кожаный салон, панорамная крыша, электропривод передних кресел, обогрев и вентиляция задних сидений, камеры кругового обзора. Можно выбрать систему Safe Exit, сигнализирующую о приближающемся автомобиле, если водитель или пассажир выходят из машины со стороны проезжей части.

На первых порах Hyundai Palisade получит только один двигатель – 3,8-литровый бензиновый V6 с непосредственным впрыском топлива мощностью 295 л. с. Эта «шестерка» высокооборотистая и ее приходится раскручивать, ведь максимальные 362 Нм крутящего момента достигаются только при 5200 об/мин. Впрочем, работает мотор тихо и довольно плавно, а 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи практически незаметно. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 12,5 л/100 км, а в загородном – 9,6 л/100 км. Более экономичным будет вариант с 2,2-литровым 197-сильным турбодизелем – 8,5 л/100 км в смешанном цикле.

Базовая версия переднеприводная, а подключаемый полный привод является опцией. На скоростях до 40 км/ч можно заблокировать муфту. Кроме того, предусмотрены режимы для песка, снега и грязи.

Большой семейный автомобиль повышенной проходимости на первое место ставит комфорт. Его мягкая и длинноходая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Впрочем, с опционными 20-дюймовыми низкопрофильными шинами езда становится более упругой. В поворотах высокий автомобиль ощутимо кренится. Рулевое управление точное, а в спортивном режиме наполняется тяжестью. Курсовая устойчивость хорошая, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Благодаря качественной шумоизоляции и системе активного подавления помех на больших скоростях внутри тихо, хотя для общения с задними пассажирами у водителя есть специальный микрофон.

Новый Hyundai Palisade уже доступен в Южной Корее, а вот на экспорт его начнут поставлять с лета. В США автомобиль будет стоить примерно от 35 тыс. долларов.





Технические характеристики Hyundai Palisade

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7-8
Снаряженная масса, кг	1950
Длина/ширина/высота, мм	4980/1975/1750
Колесная база, мм	2900
Колея передняя/задняя, мм	1708/16716
Клиренс (дорожный просвет), мм	185
Объем багажника, л	510/2000
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3778
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	295 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	362 при 5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/71
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	245/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,5
загородный цикл	9,6
смешанный цикл	11,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	35 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Mitsubishi L200



модернизация к юбилею



В 2018 году Mitsubishi отпраздновали 40-летие своего первого пикапа и за это время выпустили 4,7 млн. автомобилей этого класса. К юбилею подготовили серьезно обновленный Mitsubishi L200. В его конструкцию внесли свыше 2400 изменений.

Новый Mitsubishi L200 преобразился и это видно невооруженным глазом. Дизайн L200 стал ярче и выразительнее. Его хромированная решетка стала компактнее и расположена выше. Новые узкие фары теперь за доплату могут быть и светодиодными. Передний бампер стал массивнее, а воздухозаборник и противотуманные фары в нем увеличены в размерах. У пикапа новые капот и крылья, причем колесные арки теперь более раздуты. Вместе с тем, сохранен фирменный J-образный изгиб оконной линии. Задний бампер хромирован, а по краям кузова – новые узкие фонари.

Как и прежде, предложены варианты с двумя и четырьмя дверьми, на два или пять мест. Грузовая платформа достигает 1470 мм в длину и столько же – в ширину. Здесь

можно перевозить поклажу массой до 1040 кг. За доплату традиционно предлагают пластиковую крышку. Откидной задний борт снабжен специальным фиксирующим механизмом, удерживающим его даже если замки не закрыты.

Рамный Mitsubishi L200 достигает 5285 мм в длину при колесной базе в 3000 мм. По меркам автомобилей такого класса он не слишком тяжелый – 1875 кг. Впервые за доплату стали доступны 18-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне значительно улучшено качество материалов отделки. В более дорогих версиях сиденья обшиты кожей и стало больше черных лакированных вставок. Новое четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Mitsubishi Outlander. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Циферблаты приборов крупные, а потому показания легче считываются. Между спидометром и тахометром установлены новый цветной экран бортового компьютера и индикатор работы системы полного привода.

Центральная панель может быть дополнена 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки практически полностью заменены. Они крупные, поэтому ими удобно пользоваться даже в рабочих перчатках. Возле рычага коробки переключения передач установлен круглый джойстик выбора режимом полноприводной трансмиссии.

Рулевая колонка Mitsubishi L200 регулируется по углу наклона и вылету, а у водителя сиденья изменяется высота. Передние кресла комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Подогрев значится в базовом оснащении. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен немаленький подлокотник, прячущий внутри отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду в четырехдверной версии места над головой хватит пассажирам ростом 180 см. К тому же, салон широкий, поэтому троим сзади не тесно. А вот пространство









для коленей скромное, да и подушка дивана слишком плоская. Зато сиденья можно сложить и откинуть вперед – получится отсек для багажа.

Базовый Mitsubishi L200 получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, магнитола, 7 подушек безопасности и систему стабилизации. В самом дорогом варианте GLS добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, навигационная система, датчики освещения и дождя, электропривод водительского сиденья, круиз-контроль с ограничителем скорости, Bluetooth и система соблюдения полосы движения. Список опций пополнили камеры кругового обзора, технологии автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон.

Двигатели остались без изменений. В некоторых странах есть бензиновая версия, но большинство L200 оснащены 2,4-литровыми турбодизелями на 151 и 181 л. с. Более мощный вариант, конечно, предпочтитель-

нее, ведь у него и тяги побольше – 430 Н·м крутящего момента достигаются при 2500 об/мин. Это позволяет буксировать прицеп весом 3,1 тонны. Двигатель хорошо себя проявляет на малых оборотах и даже при 800 об/мин неплохо себя чувствует. Правда, он довольно громкий, пусть и тише, чем «четверка» предшественника. Также нужно учитывать, что после 3500 об/мин мотор очень быстро умиротворяет свой пыл и требует повышения передачи. Динамика также улучшена: разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость составляет 178 км/ч.

Пикап получил новый 6-ступенчатый «автомат» с более резвыми реакциями, однако расход топлива не изменился – 7,5 л/100 км в смешанном цикле. Альтернатива – 6-ступенчатая механическая трансмиссия.

Mitsubishi L200 остается настоящим покорителем бездорожья. В его арсенале – полный привод Super Select 4WD II с блокируемым межосевым дифференциалом и понижающим рядом трансмиссии. Дорожный просвет равен 205 мм, угол въезда – 30°, а

съезда – 22°. За доплату теперь доступны блокировка заднего дифференциала и система выбора режимов для разных типов бездорожья. Пикап не пасует в сложных условиях и способен преодолевать броды глубиной 70 см.

Вместе с тем, на асфальте поведение автомобиля значительно улучшено. Super Select 4WD II дает легкий заднеприводный уклон, что позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление довольно точное, хотя все равно информативности в околонулевой зоне немного. Диаметр разворота – 11,8 м, что неплохо для такого исполнителя. Перенастроенная подвеска несколько улучшила комфорт езды – неровности поглощаются плавно и тише, чем ранее. Тормоза вполне эффективные, а усилие на педали легко дозировать.

Обновленный Mitsubishi L200 уже продается в Азии, однако на европейском рынке он появится только к лету. Цена останется прежней – от 23 тыс. евро.

Технические характеристики Mitsubishi L200

Тип кузова	пикап
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1860
Длина/ширина/высота, мм	5285/1815/1780
Колесная база, мм	3000
Колея передняя/задняя, мм	1520/1515
Клиренс (дорожный просвет), мм	205
Грузоподъемность, кг	1040
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2442
Тип	Дизельный, 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	181 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	430 при 2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/75
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ASC, Hill Start Assist
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	245/70 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8
Максимальная скорость, км/ч	178
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	7,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	21 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-Benz



C-Class Coupe

элегантный «спортсмен»





У каждого Mercedes-Benz C-Class был собрат с кузовом купе. Поначалу это была отдельная модель CLK, но в 2011 году ее переименовали в C-Class Coupe, чтобы подчеркнуть родство с седаном. Совсем недавно обновили седан и универсал Mercedes-Benz C-Class, а теперь в производство поступило обновленное купе.

Mercedes-Benz C-Class Coupe выглядит очень стремительно, особенно в профиль. У него элегантный силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией. В дизайне преобладают плавные скругленные линии. Внешние изменения не слишком радикальные. Новая широкая радиаторная решетка по центру декорирована трехлучевой звезд-

дой. Измененные крупные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату вся оптика может быть светодиодной. Воздухозаборник в бампере увеличен в размерах. Капот и боковины выполнены рельефными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Конечно же, доступен и пакет AMG Line, включающий аэродинамический обвес, небольшой спойлер и 19-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

Купе Mercedes-Benz C-Class достигает 4686 мм в длину при колесной базе в 2840 мм. Начальная версия весит 1475 кг. У автомобиля очень низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,26.

В базовой версии салон Mercedes-Benz C-Class Coupe декорирован искусственной кожей, а натуральная предложена за доплату. Разбавляют ее алюминиевые накладки и черные лакированные детали. Новое трехспицевое рулевое колесо выполнено плоским снизу и обшито перфорированной кожей. На рулевую колонку вынесен селектор автоматической трансмиссии. За доплату впервые предложена 12,3-дюймовая цифровая панель приборов, а в базовой версии остались обычные циферблаты в отдельных колодцах. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель наклонена, а сверху к ней прикреплен новый 10,25-дюй-







мовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню также осуществляется с помощью круглого джойстика, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, различающую начертания букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому привыкание к ним осуществляется быстро.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Купе Mercedes-Benz C-Class получило особые спортивные кресла с интегрированными боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Предусмотрен и подогрев, а вот электропривод и функция массажа доступны за доплату. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а подлокотник прячет вместительный бокс.

На втором ряду места для ног вполне хватает, а вот запас над головой остается небольшим. Объем багажника составляет 400 л.

Комплектация Mercedes-Benz C-Class Coupe расширена: в базовой версии есть система доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, камера заднего вида, датчики дождя и света, спутниковая навигация, круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации, определения усталости водителя, автоматического замедления и контроля давления в шинах. Среди опций есть пано-

рамная крыша, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, распылитель духов, системы распознавания дорожных знаков, слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и полуавтономного движения.

Линейка двигателей претерпела изменения. Купе Mercedes-Benz C-Class получило новый 1,5-литровый 184-сильный турбомотор, а 2,0-литровая «четверка» теперь мощнее – 258 л. с. Она очень эластична и тяговита на «низах», ведь пиковые 370 Н·м крутящего момента доступны уже с 1300 об/мин. При этом двигатель резвый и быстро набирает обороты. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 6,0 с и развивать 250 км/ч. Расход топлива умеренный – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном.

Знакомый 3,0-литровый V6 теперь предложен в версиях на 333 и 390 л. с. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. У более мощной версии C43 AMG максимальные 520 Н·м крутящего момента доступны при 1600-4000 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. У «шестерки» довольно приятное и сочное звучание и работает она плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. В городе расход топлива составляет 12,7 л/100 км, а на трассе – 7,6 л/100 км. Есть, правда, и более мощный 4,0-литровый C63 AMG (476 и 510 л. с.).

Новый 2,0-литровый турбодизель развивает 195 или 245 л. с. Его преимущество – внушительный крутящий момент: в более мощной версии 500 Н·м, доступны при 1600 об/мин. Поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Динамика также неплохая – 6 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Мотор стал несколько тише, хотя все равно достаточно шумный. Зато он экономичный: 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – на шоссе.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. Есть версии с задним и полным приводом.

У Mercedes-Benz C-Class Coupe подвеска более жесткая, чем у седана, что положительно сказывается на управляемости. Купе меньше кренится в виражах, пусть выбоины и больше ощутимы. Также можно выбрать адаптивные амортизаторы и систему настройки шасси. А комфортнее автомобиль становится с опционной пневмоподвеской, которая буквально сглаживает большинство неровностей. Руль точный и острый, хотя его информативность остается не очень хорошей. Поворачиваемость близка к нейтральной благодаря системе векторизации тяги. Сцепление с дорогой хорошее так же, как и курсовая устойчивость. А на 130 км/ч в салоне очень тихо благодаря качественной шумоизоляции.

Новый Mercedes-Benz C-Class Coupe уже поступил в продажу в Европе. Стоимость автомобиля – стартует с 38 тыс. евро.



Технические характеристики Mercedes-Benz C-Class Coupe			
Тип кузова	купе		
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2		
Снаряженная масса, кг	1600	1750	1735
Длина/ширина/высота, мм	4686/1810/1405		
Колесная база, мм	2840		
Колея передняя/задняя, мм	1584/1566		
Объем багажника, л	400		
Диаметр разворота, м	11,4		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1991	2996	1950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	258 при 5800	390 при 6100	245 при 4200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	370 при 1300-4000	520 при 1600-4000	500 при 1600-1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50	
Трансмиссия			
Тип привода	Задний	Постоянный полный	
Коробка передач	9-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		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Количество подушек безопасности, шт.	9		
Размер шин	225/50 R17	255/40 R18 спереди, 285/35 R18 сзади	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	4,7	6,0
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,1	12,7	6,5
загородный цикл	5,2	7,6	4,8
смешанный цикл	6,7	9,5	5,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	38 000 – 60 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		



Nissan Murano



освежение



Nissan Murano выпускают с 2002 года и он представляет японскую марку в сегменте среднеразмерных пятиместных вседорожников. В 2014 году представили третье поколение модели, а теперь пришло время для его обновления.

Вседорожник всегда выделялся ярким запоминающимся дизайном. У Nissan Murano выраженные мускулистые передние крылья и рельефные боковины. В профиль он выглядит стремительно благодаря большому углу наклона лобового стекла, аркообразной форме крыши и клиновидной оконной линии. Задние стойки окрашены в черный цвет, что создает эффект «парящей» крыши. Внешние изменения лучше всего заметны в передней

части. Фирменная V-образная решетка радиатора стала крупнее и украшена новым хромированным молдингом. Освежены и стреловидные фары, причем теперь они полностью светодиодные уже в базовой версии. Серебристой накладкой украшен и новый передний бампер, а воздухозаборник в нем стал шире. В самой дорогой версии Platinum хромом также декорированы оконные рамки, пороги и дверные ручки, а под стать им – и 20-дюймовые полированные диски. Панорамное стекло сверху прикрыто большим спойлером. По краям кузова установлены новые фонари в виде бумерангов, а из бампера выглядывают прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Новый Nissan Murano достигает 4897 мм в длину при колесной базе в 2825 мм. Автомобиль весит 1737 кг в базовой переднеприводной версии. Коэффициент лобового сопротивления составляет 0,31.

В салоне улучшены материалы и предложены новые цветовые схемы отделки. Обволакивающая передняя панель по форме напоминает распростертые крылья и сверху украшена вставкой «под дерево». Также присутствуют черные лакированные детали и алюминиевые накладки. Четырехспицевое рулевое колесо является multifunctionalным. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится







указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя.

Большую часть широкой центральной консоли занимает новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Переключатели довольно мелкие, что несколько осложняет пользование ими на ощупь. Кроме того, здесь установлены специальные держатели для смартфонов. В салоне целых 10 подстаканников.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и комфортабельные. В их разработке принимали участие специалисты NASA, а потому они уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Поэтому спина не устает при дальних путешествиях. Но несколько больше боковой поддержки не помешало бы. Толстые передние стойки несколько ограничивают обзорность. Водитель и передний пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На нем находятся подлокотники, прячущие большой бокс.

На втором ряду пространство для ног щедрое, довольно много и места над головой. Салон широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым сзади вполне комфортно. Объем багажника увеличен до 454 л в обычном состоянии и 1603 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь в более дорогих версиях дополнена электроприво-

дом.

Базовая комплектация Nissan Murano S включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, связь Bluetooth, магнитола с CD-плеером, датчик дождя, камеру заднего вида, круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Самый дорогой вариант Platinum подразумевает наличие кожаного салона, электропривода, подогрева и вентиляции передних сидений, обогрева задних кресел и рулевого колеса, датчика света, камер кругового обзора, навигационной системы, панорамной крыши, мощной аудиосистемы Bose. Кроме того, в этом случае предусмотрен пакет Safety Shield 360, включающий системы автоматического замедления, контроля полосы движения и слежения за «слепыми» зонами.

Двигатель остался знакомым: 3,5-литровый бензиновый V6 по-прежнему развивает 260 л. с. при 6000 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пиковые 325 Н·м крутящего момента достигаются при 4400 об/мин. Вместе с тем, тяги достаточно для совершения обгона на трассе. У мотора спокойный характер, он работает плавно и тихо. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Расход топлива составляет 13,8 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – в загородном. А вот более

экономичный гибрид Nissan Murano снят с производства.

Бесступенчатый вариатор CVT неплохо настроен. Он удачно подбирает обороты и имитирует 7-ступенчатый «автомат». Полный привод доступен за доплату, причем принудительно подключить заднюю ось нельзя. Учитывая небольшой дорожный просвет (184 мм), о выдающихся вседорожных способностях говорить не приходится. Хотя, конечно, сцепление на снегу или мокром асфальте хорошее.

Ходовая Nissan Murano традиционно настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей и даже с 20-дюймовыми колесными дисками езду не назовешь жесткой. Благодаря низкому центру тяжести и новым стабилизаторам поперечной устойчивости крены кузова в виражах стали меньше, хотя они все равно довольно ощутимы. Улучшению управляемости способствует расширенная колея. Рулевое управление легкое, но ему не хватает обратной связи в околонулевой зоне. На больших скоростях весьма ощутима недостаточная поворачиваемость. Система стабилизации вмешивается рано и подправляет траекторию. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому внутри очень тихо даже на больших скоростях. Педаль тормоза стала более короткоходной и информативной.

Обновленный Nissan Murano уже поступил в продажу в США. Там вседорожник стоит от 32 тыс. долларов.

Технические характеристики Nissan Murano	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1818
Длина/ширина/высота, мм	4897/1915/1691
Колесная база, мм	2825
Колея передняя/задняя, мм	1641/1641
Клиренс (дорожный просвет), мм	184
Объем багажника мин/макс, л	454/1603
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3498
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	336 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	вариатор
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, Brake Assist, VDC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/55 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	13,8
- загородный цикл	8,0
- смешанный цикл	10,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	32 000 – 46 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Seat Cupra Ateca

вседорожник с к



еся ожным характером





Самые мощные и быстрые модификации Seat традиционно носят обозначение Cupra. В переводе с испанского это означает «кобра», хотя на самом деле Cupra – аббревиатура от словосочетания Cup Racing (кубковые гонки). Подобные модификации существуют с 1996 года, а теперь их решили выделить в целую отдельную линейку. Как ни странно, первенцем в ней стал не «горячий» хэтчбек Seat Leon или Ibiza, а вседорожник Seat Cupra Ateca.

В дизайне Seat Cupra Ateca преобладают грани. Боковины выполнены профилированными, также сразу заметны выраженные

колесные арки. Отличить заряженный вседорожник можно по новой решетке радиатора с логотипом Cupra и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. Стреловидные фары полностью светодиодные, также появились аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски. Оригинально смотрятся треугольные задние стойки крыши, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта увеличенным спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари, а из бампера выглядывают четыре наконечника выхлопных труб.

Автомобиль достигает 4376 мм в длину, 1841 мм в ширину и 1611 мм в высоту при

колесной базе в 2640 мм. Для таких размеров он не то, чтобы легкий – 1540 кг.

Значки Cupra присутствуют всюду и в салоне. В отделке использованы кожа и алькантара, а разбавляют их черные лакированные вставки. Педали дополнены металлическими накладками, а спортивный руль со скошенным снизу ободом обшит перфорированной кожей. За доплату доступна функция изменения цвета подсветки. По умолчанию установлена цифровая приборная панель с изменяемой конфигурацией (для обычного Ateca это опция).

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен





8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Она, кстати, может показывать дополнительную информацию вроде бокового ускорения, давления наддува или времени прохождения круга по гоночному автодрому. При желании можно заказать функцию распознавания жестов. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и немногочисленны, а потому удобные в пользовании. Ниже расположена необычная кнопка запуска двигателя: ее подсветка пульсирует подобно биению сердца.

У рулевой колонки изменяются высота и

глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками несколько упругие, зато обладают хорошей боковой поддержкой. Предусмотрен и подогрев. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, хотя при парковке мешают толстые задние стойки. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду не очень много места для ног, зато пространство над головой очень щедрое. Подушка дивана профилирована

под два места, поэтому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Объем багажника в достигает 485 л в обычном состоянии и 1604 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Комплектация Seat Cupra Ateca богаче, чем у стандартной модели и включает систему бесключевого доступа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, отдельный климат-контроль, датчики дождя и света, камеры кругового обзора, аудиосистему, спутниковую









навигацию, Bluetooth, парковочный автопилот, круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. В списке опций значатся электропривод кресла водителя, системы слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и полуавтономного движения в пробках.

Вседорожник оснащен 2,0-литровой бензиновой «четверкой» с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива от Seat Leon Cupra R. Она развивает 300 л. с. при 5500 об/мин, а приличные 400 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин и в распоряжении вплоть до 5500 об/мин. Так что двигатель очень тяговит и эластичен. При этом он очень быстро набирает оборо-

ты и легко достигает своего предела в 6800 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. Разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с, а максимальная скорость составляет 247 км/ч. Звук получился сочным и приятным благодаря специальному синтезатору в выхлопной системе. Интересно, что при этом Seat Cupra Ateca весьма экономичный – 8,9 л/100 км в смешанном цикле.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG радует быстротой реакций. Полный привод дополнен системой помощи на крутом спуске Hill Descent Control и специальным вседорожным режимом, который можно выбрать с помощью круглого джойстика.

Ходовая Seat Cupra Ateca перенастроена на более активную езду. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях,

а в режиме Sport становится острее. Адаптивные амортизаторы обеспечивают уменьшают крены кузова в режиме Sport. Езда довольно упругая, хотя если выбрать режим Comfort, то она становится более плавной. Впрочем, она энергоемкая и поглощает выбоины тихо. А вот шум ветра на больших скоростях (свыше 110 км/ч) довольно громкий. Сцепление с дорогой хорошее, а функция векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Тормозные механизмы Brembo диаметром 340 мм спереди и 310 мм сзади серьезно улучшили замедление.

Seat Cupra Ateca уже поступил в продажу в Европе, причем для моделей спортивной линейки готовят специализированную дилерскую сеть. Стоимость вседорожника – 40 тыс. евро.

Технические характеристики Seat Cupra Ateca

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4376/1841/1611
Колесная база, мм	2640
Колея передняя/задняя, мм	1582/1572
Клиренс (дорожный просвет), мм	187
Объем багажника, л	485/1604
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
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	300 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
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, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	245/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	247
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	40 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Audi e-tron

первенец в



электрическом «семействе»





За 2018 год в мире продали около 2 миллионов электромобилей. Это уже серьезный показатель, но это только начало, ведь теперь крупные автоконцерны постепенно готовят свои электрические модели. Так, в продажу поступил Audi e-tron – первенец в новом «семействе» электромобилей.

Нередко электромобили выделяются весьма неординарным и самобытным дизайном, но новый Audi e-tron – не тот случай. Его внешний вид выдержан в фирменном стиле немецкой марки. В профиль он напоминает Audi Q3 и Q5. Сохранена даже ши-

рокая хромированная радиаторная решетка, хотя это, скорее, декоративный элемент, ведь силовая установка не нуждается в большом количестве воздуха. Узкие фары светодиодные, а за доплату их можно дополнить активной матрицей, управляющей пучком света. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья серьезно раздуты. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Audi e-tron построен на платформе MLB Evo, как и модели Q5 и Q7. По размерам он занимает нишу между ними – достигает 4901 мм в длину, 1935 мм в ширину и 1616 мм

в высоту при колесной базе в 2928 мм. Двери и капот выполнены из легких алюминиевых сплавов, но сам автомобиль тяжелый – 2490 кг. Зато у него низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,27. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 21 дюйма.

Внутри также заметны черты современного стиля Audi. В салоне преобладают горизонтальные линии, а в отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Четырехспицевое рулевое колесо позаимствовали у Audi A8. Показания













приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационной системы. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло. Еще пара дисплеев могут быть размещены в дверных панелях, если заказать опционные камеры, заменяющие зеркала заднего вида.

Центральная панель повернута к водителю, а не ней размещены сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый монитор отведен для спутниковой навигации, мультимедийной системы и камеры задне-

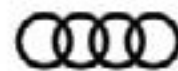
го вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Кнопок здесь практически не осталось. Обращает на себя внимание и необычный Г-образный селектор трансмиссии.

Рулевая колонка Audi e-tron регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья уже в базовой версии получили электропривод и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а за доплату предлагают спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен под-

локотник, прячущий приличный бокс для мелкой поклажи. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность.

Благодаря большой колесной базе на втором ряду очень приличное пространство для ног. Запас над головой также приличный. Салон достаточно широкий, чтобы там поместились трое взрослых. Объем багажника составляет 605 л в обычном состоянии и 1725 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом. Есть еще и небольшой 60-литровый отсек под капотом, но там хранятся кабели для зарядки.





Базовая комплектация Audi e-tron включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света, панорамную крышу, камеры кругового обзора, спутниковую навигацию и Wi-Fi. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического замедления. Особая версия Launch Edition 1 добавляет парковочный автопилот, систему полуавтономного движения. Среди опций есть 705-ваттная аудиосистема, четырехзонный климат-контроль, вентиляция и массаж передних сидений, система ночного видения.

Вседорожник получил два электромотора разной мощности: передний 184-сильный и задний 224-сильный. Суммарная мощность составляет 402 л. с., а пиковые 664 Н·м крутящего момента доступны уже с первых оборотов. Автомобиль живо реагирует на нажатие педали акселератора и запаса тяги вполне достаточно для обгона или штурма крутого подъема. Разгон до 100 км/ч зани-

мает 5,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Впрочем, следует отметить, что такие показатели достигаются в спортивном режиме, а в обычном – в распоряжении 360 л. с. и 561 Н·м. Но и в этом случае электромобиль Audi стартует до 100 км/ч за приличные 6,6 с. Конечно же, моторы практически не слышны.

Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 95 кВт·ч обеспечивает запас хода в 417 км. Зарядить ее от домашней 220-вольтной электросети можно за 8,5 часа. Опционное 150-киловаттное устройство позволяет зарядку на 80% всего за 30 минут.

Электромоторы размещены по одному на ось, что обеспечивает постоянный полный привод. Пневмоподвеска позволяет увеличить на бездорожье клиренс со стандартных 172 до 222 мм.

Благодаря пневмоподвеске езда в Audi e-tron очень комфортабельная и даже с 21-дюймовыми колесными дисками дорожные неровности мягко поглощаются. При этом управляемость электромобиля даже

лучше, чем у бензиновых и дизельных вседорожников марки. Его 700-килограммовая батарея размещена в днище, что обеспечивает низкий центр тяжести и, соответственно, малые крены кузова. На больших скоростях он становится еще ниже, ведь клиренс уменьшается до 146 мм. Поскольку сзади мотор мощнее, то у автомобиля выражен заднеприводной уклон с легкой избыточной поворачиваемостью. В салоне тихо и даже при 140 км/ч ветер практически неслышен. Также следует отметить продуманную систему рекуперативного торможения: она не только очень эффективно подзаряжает батарею, но и неплохо замедляет автомобиль – дисковые тормоза срабатывают только при резком замедлении.

Новый Audi e-tron уже поступил в продажу в Европе. Купить электромобиль можно по цене от 79 900 евро. Это немало, но дизельный Audi Q8 в схожей комплектации не особо дешевле.

Технические характеристики Audi e-tron

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2490
Длина/ширина/высота, мм	4901/1935/1616
Колесная база, мм	2928
Колея передняя/задняя, мм	1655/1652
Клиренс (дорожный просвет), мм	146-222
Объем багажника мин/макс, л	605/1725
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	402
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	664
Емкость батареи, кВт·ч	95
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	255/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	200
Запас хода, км	417
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	79 900
Периодичность техобслуживания км	30 000

BMW Z4

классика жанра







В модельном ряду BMW двухместные спортивные кабриолеты присутствуют с момента основания автомобильного подразделения марки. Такие модели, как BMW 328, 507 и Z8 уже давно стали культовыми и коллекционными. С 2002 года в этом сегменте BMW представляет кабриолет Z4 и теперь в производство поступает третье поколение модели.

Новый BMW Z4 остается верен классическим пропорциям спортивных моделей. У него длинный капот, а салон сдвинут максимально назад. По дизайну автомобиль практически не отличается от предсерийного концепт-кара. Во внешнем виде стало больше граней. Широкая разделенная решетка радиатора сочетается с миндалевидными фарами. Оптика теперь полностью светодиодная в базовой версии, а за допла-

ту может быть адаптивной матричной. Бюквы рельефные, а в передних крыльях заметны широкие «жабры». В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а изогнутые фонари подчеркивают ширину задней части. Заряженную версию M40i можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам.

Одним из важнейших отличий от предшественника является возвращение мягкой тканевой крыши. Она складывается с помощью электропривода за 10 с на скорости до 50 км/ч. От жесткого верха отказались в целях снижения веса: новый Z4 получился на 50 кг легче (от 1480 кг).

Кабриолет несколько крупнее предшественника – 4324 мм в длину и 1864 мм в ширину, а вот колесная база уменьшена до

2470 мм. BMW Z4 построен на новой заднеприводной платформе, которую также будет использовать возрожденное купе Toyota Supra.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. В BMW Z4 M40i присутствует еще и алькантара, а на педалях и порогах предусмотрены металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Впервые показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а в более дорогих версиях данные еще и на лобовое стекло проецируются.

Ориентированность салона на водителя подчеркивает повернутая к нему центральная панель. Большую ее часть занимает 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей





блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. Ниже появилась небольшая ниша для мобильного телефона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у передних сидений расширен диапазон регулировок. Кресла с интегрированными подголовниками удобные и неплохо удерживают спину, хотя в качестве

опции доступны и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. В любом случае предусмотрен подогрев, а за спинками есть небольшое отделение для мелкой поклажи. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника составляет 281 л, независимо от положения крыши.

Базовое оснащение BMW Z4 включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, Bluetooth, парктроник, датчики света и дождя, круиз-контроль и спутниковую навигацию. Также установлены 4 подушки безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Лимитирован-





ная версия First Edition добавляет электропривод сидений и Wi-Fi. Среди опций есть парковочный автопилот, камера заднего вида, технология распознавания дорожных знаков. Также доступно приложение, позволяющее открывать автомобиль со смартфона.

На первых порах предложат только самый мощный BMW Z4 M40i. Под его капотом прячется знакомая рядная «шестерка» с турбонаддувом объемом 3,0 л. Двигатель развивает 340 л. с. при 5000 об/мин и стал более отзывчивым. Он радует слух громким и насыщенным звуком. Но при этом мотор стал более тяговит и эластичен, ведь максимальный крутящий момент в 500 Н·м и доступен в широком диапазоне 1600-4500 об/мин.

Появилась и технология помощи при резком старте Launch control. Благодаря ей разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и демонстрирует быстрые реакции. При этом кабриолет BMW стал значительно экономичнее – 9,2 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. С весны также добавят 2,0-литровые модификации мощностью 197 и 258 л. с.

Равное распределение веса по осям, расширенная на 100 мм колея и пониженный центр тяжести улучшили и так хорошую управляемость BMW Z4. Благодаря электронному дифференциалу повышенного трения поворачиваемость близка к нейтральной. Автомобиль послушный и манев-

ренный, а сцепление с дорогой улучшено, хотя в режиме Sport+ с отключенной системой стабилизации заднюю ось все же можно сорвать в занос. В M40i установлены еще и адаптивные амортизаторы, существенно улучшающие комфорт езды. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Также с поднятой крышей в салоне достаточно тихо, как для кабриолета.

Новый BMW Z4 – классика жанра спортивных кабриолетов. Автомобиль уже поступил в продажу в Европе и с 3,0-литровым мотором стоит 63 750 евро. Однако 2,0-литровые версии, конечно же, будут более доступными – от 46 тыс. евро.

Технические характеристики BMW Z4

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1535
Длина/ширина/высота, мм	4324/1864/1304
Колесная база, мм	2470
Колея передняя/задняя, мм	1609/1616
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	281
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2979
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1600-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/40 ZR18 спереди, 275/40 ZR18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,2
загородный цикл	6,3
смешанный цикл	7,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	63 750
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000

Mazda 3

ставка на стиль и
управляемость







Mazda 3 представляет японскую марку в С-классе с 2003 года – именно тогда модель сменила хорошо знакомую Mazda 323. Переименованием тогда дело не обошлось, ведь с того времени хэтчбек и седан стали интереснее в управлении. Теперь пришло время для уже четвертого поколения Mazda 3 и оно остается верным изначальной концепции.

Новая Mazda 3 серьезно преобразилась внешне и именно на ней дебютировала новая версия фирменного стиля Kodo. Линии кузова стали более плавными, а капот – длиннее. Особенно выделяется хэтчбек с толстыми изогнутыми задними стойками и большим спойлером на крыше. А вот передняя часть выглядит довольно-та-

ки знакомо: широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узкими раскосыми фарами, которые теперь могут быть и светодиодными. Клиновидная оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Заднюю часть подчеркивают продолговатые фонари с круглыми секциями.

Автомобиль построен на полностью новой платформе, но сохраняет габариты предшественника. Хэтчбек Mazda 3 достигает 4459 мм в длину, 1797 мм в ширину и 1440 мм в высоту, а вот колесная база выросла до 2725 мм. Жесткость кузова серьезно увеличена, хотя и масса при этом выросла до 1350 кг в начальной версии. Стандартными являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а 18-дюймовые колеса являются опцией.

В салоне серьезно улучшены материалы отделки. В более дорогих версиях предусмотрены черные лакированные вставки. Передняя панель напоминает по форме крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место занимает дисплей спидометра и бортового компьютера, а вот тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя остались обычными циферблатами. В более дорогих версиях данные проецируются на лобовое стекло. Рычаг трансмиссии для удобства переключения передач сдвинули вперед.

Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8,8-дюймовым дисплеем





мультимедийной системы. Разместили его высоко – на уровне глаз. Интересно, что он не сенсорный – для навигации в меню предусмотрен джойстик. В Mazda объясняют, что к «тачскрину» водителю пришлось бы тянуться, что отвлекало бы его от дороги. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, а еще они рациональнее расположены.

У рулевой колонки расширен диапазон регулировки по глубине, а у водительского сиденья в базовой версии изменяется высота. У передних кресел серьезно улучшена поддержка в районе поясницы, но при этом они очень комфортабельные и не тесные. Также увеличен центральный подлокотник за счет того, что подстаканники теперь установлены перед рычагом транс-

миссии. В хэтчбэке из-за толстых стоек ограничена обзорность назад.

На втором ряду места для ног примерно столько же, сколько и в модели предыдущего поколения, а вот запас над головой уменьшен. Салон не очень широкий, а потому двоим пассажирам сзади удобнее, чем троим. А вот объем багажника уменьшен и теперь составляет всего 295 л – как у моделей классом ниже.

Начальная версия оснащена электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, связью Bluetooth, аудиосистемой с 8 динамиками. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации DSC. В наиболее дорогом варианте добавлены двухзонный климат-контроль, навигационная система,

датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль. В перечне опций есть аудиосистема Bose, полуавтономный куиз-контроль для пробок, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами, определения усталости водителя.

Поначалу новая Mazda 3 будет предложена со знакомым 2,0-литровым бензиновым двигателем. Он теперь развивает 122 л. с. и дополнен «умеренной» гибридной силовой установкой. Благодаря ей расход топлива – всего 5,2 л/100 км в смешанном цикле. Пусть мотор и не самый мощный для своего объема, зато обладает неплохим крутящим моментом в 213 Н·м при 4000 об/мин «Четверка» настроена на экономичность, а потому ее характер спокойный и для до-







стижения лучших результатов ее необходимо раскручивать. Впрочем, разгон неплохой – 8,6 с до 100 км/ч.

Позже предложат 180-сильную компресорную версию этого мотора. Она, кстати, получит интересную технологию двойного зажигания – от свечи и от сжатия (как в дизелях). Воспламенение от сжатия будет применяться при спокойной езде, а на более высоких оборотах электроника будет автоматически переключаться на свечи зажигания. Кроме того, будет доступен

новый 1,8-литровый турбодизель мощностью 116 л. с., расходующий в среднем 4,2 л/100 км.

На выбор будут доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Впервые за доплату предложат полный привод, причем с функцией векторизации тяги.

Полноприводные версии получат многорычажную заднюю у, а вот в переднеприводных Mazda 3 она торсионная. Автомобиль сохраняет увлекательную управляемость. У него редко проявляется недостаточная

поворачиваемость, а крены кузова в поворотах небольшие. При этом существенно улучшен комфорт езды: мягкая подвеска более плавно поглощает выбоины. Рулевое управление точное и достаточно информативное. Также серьезно улучшена шумоизоляция салона, поэтому на больших скоростях внутри стало гораздо тише.

Новая Mazda 3 четвертого поколения поступит в продажу с марта. Цены в Европе стартуют с отметки в 23 900 евро.

Технические характеристики Mazda 3

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1350
Длина/ширина/высота, мм	4459/1797/1440
Колесная база, мм	2725
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	155
Объем багажника, л	295/1250
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
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	122 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	213 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	23 900 – 34 750
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Европейский D-класс



Ford Mondeo

Узкие фары
Ford Mondeo - светодиодные



Peugeot 508

Оригинальные ходовые огни –
отличительная черта Peugeot 508



Skoda Superb

«Нос» Skoda Superb
украшен логотипом марки

Автомобили D-класса сохраняют популярность, даже несмотря на то, что все больше покупателей отдают предпочтение не им, а моделям повышенной проходимости. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Находят они покупателя и на украинском рынке, ведь большие автомобили с вместительным багажником у нас традиционно популярны. Недавно появился и новичок в этом сегменте – Peugeot 508 второго поколения. Ему будут противостоять проверенные Ford Mondeo и Skoda Superb.

Хотя в D-классе преобладают седаны, эти три модели являются лифтбэками. Ford Mondeo пятого поколения отличается элегантным дизайном с покатой формой крыши и высокой оконной линией. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми светодиодными фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Новый Peugeot 508 отличается весьма динамичным дизайном. У него короткие свесы кузова, а капот стал длиннее. Линия крыши теперь более покатая, а у лобового и заднего стекло увеличены углы наклона. Боковины стали более профилированными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и необычными вертикальными ходовыми огнями. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. У боковых окон отсутствуют рамки. Фонари напоминают жабры, а соединяет их прозрачная вставка. Флагманскую версию GT можно узнать по аэродинамическому обвесу и двум выхлопным трубам.

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

Mondeo несколько крупнее соперников: достигает 4871 мм в длину против достигает 4861 мм у Superb и 4750 мм у Peugeot 508. Колесная база также самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у Skoda – 2841 мм, а у Peugeot – 2793 мм. Mondeo правда, и потяжелее – 1589 кг тогда, как масса Superb – 1550 кг, а 508 – 1535 кг.

В отделке салона Ford преобладает кожа, можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Четырехспицевое рулевое колесо – много-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Peugeot компактнее соперников – 4750 мм в длину



Skoda отличается граненым дизайном



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари 508 соединены прозрачной вставкой



Ширину задней части Superb подчеркивают стреловидные фонари

функциональное. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка и передние кресла оснащены электроприводом регулировок. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Они, как и обод руля, получили подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

Салон Peugeot также обшит кожей, а на педалях установлены металлические накладки. Передняя панель оформлена в фирменной стилистике i-Cockpit. Цифровая 12-дюймовая комбинация приборов расположена непривычно высоко, а трехспицевый руль небольшой. Центральная панель Peugeot 508 повернута к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей, однако даже температура салона изменяется через меню мультимедиа. Оставшиеся кнопки напоминают клавиши пианино. У рулевой колонки Peugeot 508 изменяются высота и глубина, а кресла первого ряда получили электропривод и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара подлокотников прячет нишу для мелкой поклажи, в которой также предусмотрены USB-порт и беспроводная зарядка для смартфонов. У 508 также несколько ограничен обзор назад.

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

находится немаленький бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в Mondeo и Superb несколько большее, чем в 508. Салон всех автомобилей достаточно широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади достаточно просторно. Задние сиденья Mondeo обогриваются. У Ford также самый большой багажник: его объем составляет 645 л, тогда, как у Skoda – 625 л, а в Peugeot – 487 л. Если сложить задние сиденья, то получится 1446, 1760 и 1537 л, соответственно. Mondeo и 508 оснащены электроприводом пятой двери.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 D Lux, Peugeot 508 2,0 HDi GT-Line и Skoda Superb 2,0 TDI Style. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, парктроником, круиз-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системой стабилизации. Mondeo и 508 также получили камеру заднего вида, спутниковую навигацию и систему мониторинга «слепых» зон. У Ford также есть технология автоматического торможения и парковочный автопилот, а у Peugeot – система распознавания дорожных знаков. У Superb 8 подушек безопасности, у Mondeo – 7, а у 508 – 6.

Под капотами седанов – четырехцилиндровые 2,0-литровые турбодизели. Мотор Ford Mondeo развивает 180 л. с. при низких 3700 об/мин. У него неплохой крутящий момент в 400 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не дают о себе знать. С ним Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 223 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения передач. В городском цикле лифтбэк расходует 5,9 л/100 км, а в загородном – 4,8 л/100 км. Ford также доступен у нас со 150-сильной версией этого дизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (203 и 240 л. с.).

Двигатель Peugeot 508 также развивает 180 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 400 Н·м при 2000 об/мин. Однако динамика несколько хуже, чем у Mondeo – 9,4 с до 100 км/ч. Отчасти это продиктовано характером 8-ступенчатой автоматической трансмиссии, работающей плавно, но не столь быстро, как Powershift. Также следует отметить, что двигатель несколько шумноват, особенно если его раскручивать. Расход топлива составляет 6,4 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе. Также для 508 предложены 1,5-литровый 130-сильный турбодизель и 1,6-литровый бензиновый турбомотор на 150 л. с.

Турбодизель Skoda мощнее, чем у соперников – 190 л. с. Его максимальный крутящий



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Цифровая панель приборов Peugeot размещена непривычно высоко



Приборы Skoda выполнены в классическом стиле



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В 508 сзади ограниченное пространство над головой



На втором ряду Superb весьма просторно

момент также составляет 400 Н·м, но доступен при более низких 1750 об/мин. Мотор тихий и плавный. Работает он в связке с хорошо настроенной 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у него очень неплохая – 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. В городском цикле Superb расходует 5,3 л/100 км, а в загородном – 4,1 л/100 км. Лифтбэк также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение не является исключением. Руль лифтбэка точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Подвеска несколько упругая, хотя по-настоящему дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Зато кренится в поворотах автомобиль мало. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция салона.

Как и прежде, у Peugeot 508 на первом месте комфорт, поэтому подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Езда мягкая даже в версии GT-Line, где установлены более жесткие пружины. Преимуществом 508 является наличие адаптивных амортизаторов. Вкупе с пониженным центром тяжести они помогают уменьшить крены в поворотах. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется, хорошее и сцепление с дорогой. Руль лифтбэка легкий, но довольно точный. Автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 10,8 м против 11,1 м у Skoda и 11,2 м у Ford. На больших скоростях шумы ветра и шин не беспокоят.

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

Skoda Superb 2,0 TDI Style самый доступный в тройке – 988 700 гривен. У него также лучшие динамика и экономичность. Peugeot 508 2,0 HDi GT-Line стоит 1 048 000 гривен и привлекает комфортабельной подвеской. Цена Ford Mondeo 2,0 D Lux – 1 060 000 гривен, а его сильными сторонами являются богатое оснащение и вместительный багажник.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

У Peugeot в распоряжении 487 л

Объем багажника Skoda – 625 л

Технические характеристики

Модель	Ford Mondeo	Peugeot 508	Skoda Superb
Тип кузова	лифтбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1589	1535	1550
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4750/1859/1403	4861/1864/1468
Колесная база, мм	2850	2793	2841
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1601/1597	1586/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	136	149
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	487/1537	625/1760
Диаметр разворота, м	11,2	10,8	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1997	1997	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3700	180 при 3750	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2000	400 при 2000	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/55	Дт /66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	235/50 R17	235/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	9,4	7,7
Максимальная скорость, км/ч	223	231	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,9	6,4	5,4
загородный цикл	4,8	4,4	4,1
смешанный цикл	5,2	5,2	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 060 000	1 048 000	988 00
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Ставка на экономичность



Citroen C5 Aircross

Передняя часть Citroen C5 Aircross выглядит весьма авангардно



Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



Nissan Qashqai

Стреловидные фары Nissan Qashqai дополнены ходовыми огнями

В десятке самых популярных моделей 2018 года шесть – автомобили повышенной проходимости. Интересно, что далеко не всегда покупатели выбирают полноприводные версии, ведь порой автомобили используют исключительно в городе. К тому же, варианты с передним приводом дешевле и экономичнее, особенно если речь идет о дизельных модификациях. Некоторые модели вроде нового Citroen C5 Aircross и вовсе пока недоступны с полным приводом. Мы решили сравнить его с популярными Kia Sportage и Nissan Qashqai.

Дизайн Citroen C5 Aircross получился весьма выразительным и авангардным. Сразу обращают на себя внимание «двухэтажная» оптика и логотип французской марки на «носу». В переднем бампере заметны три небольших воздухозаборника. У вседорожника высокий капот и оригинальная изогнутая оконная линия. Нижняя часть кузова прикрыта защитными накладками Airbump, заполненными внутри воздухом. Оконные рамки получили хромированную окантовку. Заднее стекло прикрыто спойлером и кажется панорамным из-за окрашенных в черный цвет стоек крыши. Крупные фонари расположены по краям кузова.

Kia Sportage четвертого поколения – самый продаваемый автомобиль в Украине за 2016-2017 годы и один из лидеров 2018-го. Недавно модель прошла обновление. У вседорожника большой угол наклона лобового стекла и высокая оконная линия. Высоко посаженные фары сочетаются с фирменной продолговатой решеткой радиатора. В переднем бампере появился новый молдинг. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает немаленький спойлер. Узкие фонари соединены прозрачной накладкой.

Освеженный Nissan Qashqai у нас начали продавать год назад. Его дизайн довольно мускулистый – с профилированными боковинами и капотом. Новая радиаторная решетка выполнена V-образной и украшена хромированным молдингом. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В новом заостренном бампере заметен узкий воздухозаборник. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты новыми раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Citroen немного крупнее своих соперников – достигает 4500 мм в длину при колесной базе в 2730 мм. У Sportage эти показатели равны 4480 мм и 2670 мм, соответственно. Длина Qashqai – 4377 мм, а колесная база – 2630 мм. При этом японский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1575 кг, корейский автомобиль весит 1530 кг, а французский – всего 1430 кг.

Салон Citroen C5 Aircross выглядит весьма неординарно. Передняя панель выполнена рельефной. Трехспицевое рулевое колесо



Citroen самый крупный в тройке – 4500 мм



У Kia большой угол наклона лобового стекла



Nissan тяжелее конкурентов, весит 1575 кг



Заднее стекло C5 Aircross кажется панорамным



Узкие фонари Sportage соединены прозрачной вставкой



Заднее стекло Qashqai сверху прикрыто спойлером

слегка скошено снизу и обшито кожей. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно много и все они очень мелкие. Часть кнопок сенсорные – срабатывают от легкого касания. Интересно, что кнопка запуска двигателя установлена в самом низу центральной панели и дотянуться до нее мешает селектор трансмиссии. К слову, он выглядит нестандартно и напоминает джойстик. Рулевая колонка Citroën C5 Aircross регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, хотя боковой поддержки у них немного. Зато есть подогрев. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и пара подлокотников, прячущих бокс для мелкой поклажи. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот назад – не самая лучшая из-за узкого стекла.

Салон Kia Sportage декорирован тканью, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Новое трехспицевое рулевое колесо компактное, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, обогревается и рулевое колесо. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

Внутри Nissan Qashqai довольно много серебристых накладок и черных лакированных поверхностей. Новое трехспицевое рулевое колесо скошено вниз и обшито кожей. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель по форме напоминает щит. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Новые передние сиденья Nissan способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому неплохо приспособлены для дальних путешествий. Есть и функция

подогрева. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот сзади ее несколько ограничивают толстые стойки крыши.

На втором ряду Citroen самое большое пространство над головой, хотя в Kia и Nissan оно не намного меньше. У Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. Задние сиденья Kia обогреваются, а угол наклона их спинки регулируется. В C5 Aircross кресла оснащены горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения объем багажника равен 550-690 л тогда, как у корейской модели его объем – 466 л, а у японской – 439 л. Со сложенными сиденьями получается 1310, 1455 и 1503 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Citroen C5 Aircross 1,5 BlueHDi Live, Kia Sportage 1,6 CRDi Comfort и Nissan Qashqai 1,6 dCi Acenta. Все они оснащены двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, 6 подушками безопасности, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Sportage получил камеру заднего вида.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми турбодизельными двигателями. Citroen C5 Aircross оснащен 1,5-литровым 130-сильным двигателем, который работает тихо и без вибрации. Максимальные 300 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость составляет 189 км/ч. Citroen самый экономичный: в городском цикле расход топлива составляет 4,4 л/100 км, а в загородном – 3,9 л/100 км. В Украине автомобиль также предлагают с 2,0-литровым 180-сильным турбодизелем и 1,6-литровым бензиновым турбомотором мощностью 165 л. с.

Под капотом Kia – новый турбодизель объемом 1,6 л, являющийся самым мощным в тройке – 136 л. с. при 4000 об/мин. Его преимущество – приличный подхват на малых оборотах, однако 320 Н·м крутящего момента в распоряжении в малом диапазоне 2000-2250 об/мин. Мотор довольно громкий, но вибрации неощутимы. Трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. В городе вседорожник расходует 5,0 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. В Украине также доступны версии с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (177 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.), а также с 2,0-литровым 184-сильным турбодизелем.

Nissan Qashqai оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с. Максимальные 320 Н·м крутящего момента достигаются с 1750 об/мин, но лучше мотор



Показания приборов Citroen выведены на дисплей



Широкая центральная панель Sportage немного повернута к водителю



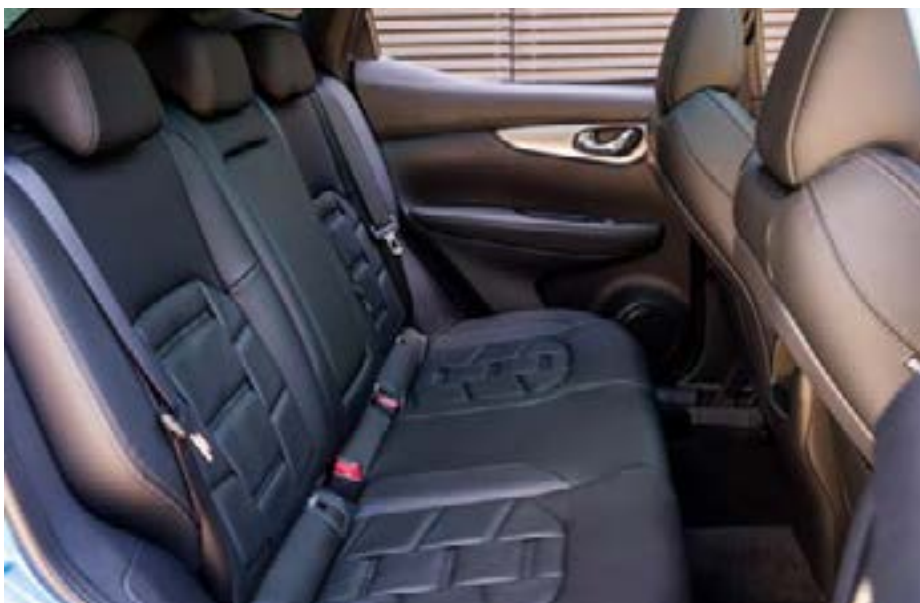
Приборы Nissan помещены в отдельные колодцы



Кресла второго ряда в C5 Aircross получили горизонтальную регулировку



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



В Qashqai меньше места для ног, чем у соперников

чувствует себя после 2000 об/мин. Двигатель негромкий и работает плавно. Очень хорошо настроен бесступенчатый вариатор CVT: он неплохо подбирает обороты двигателя и обеспечивает лучшую в тройке динамику – 11,1 с до 100 км/ч. Максимальная скорость равна 183 км/ч. В городском цикле вседорожник расходует 5,6 л/100 км, а на шоссе – 4,9 л/100 км. В нашей стране Qashqai также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (115 л. с.) и 2,0 л (144 л. с.).

Если Nissan и Kia можно выбрать с полным приводом, то у Citroen он пока недоступен даже за доплату (полноприводным будет только гибрид). Зато преимущество C5 Aircross – высокий (230 мм) клиренс; у Qashqai он равен 200 мм, а у Sportage – 182 мм.

У Citroen C5 Aircross на первом месте – комфорт. Его подвеска снабжена технологией Progressive Hydraulic Cushions (PHC) – амортизаторам со встроенными гидравлическими буферами. С ними дорожные неровности поглощаются гораздо более плавно – почти как с пневмоподвеской. К тому же, у автомобиля высокопрофильные шины. Впрочем, при этом очень выражены крены кузова в поворотах. Рулевое управление очень легкое и не самое информативное. Зато хорошо выполнена шумоизоляция, а потому на больших скоростях в салоне достаточно тихо.

Настройки ходовой Kia позволяют весьма увлекательную езду. Подвеску сделали несколько комфортнее, чем у предшественника, хотя с на дорогах низкого качества неровности все же ощутимы. Вседорожник не слишком кренится в виражах, а недостаточная поворачиваемость у него редко проявляется. Рулевое управление весьма точное, но обратной связи у него немного. Курсовая устойчивость на больших скоростях очень хорошая. Также у Sportage качественная шумоизоляция, что особенно заметно после 120 км/ч.

Qashqai приятно удивляет своей управляемостью. Рулевое довольно точное, а его остроту можно регулировать. На малых скоростях руль легкий. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Крены кузова в поворотах относительно небольшие, хотя при этом комфорт езды на высоте и большинство выбоин легко поглощаются. Замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 38 м. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин.

Nissan Qashqai 1,6 dCi Acenta самый доступный в тройке – 667 500 гривен. Его преимущество – хорошая динамика. Kia Sportage 1,6 CRDi Comfort стоит 692 тыс. гривен и привлекает богатой комплектацией. Новый Citroen C5 Aircross 1,5 BlueHDi Live несколько дороже – 762 тыс. гривен, зато он самый экономичный и обладает вместительным багажником.



Багажник Citroen самый большой – минимум 550 л

Kia обладает 466-литровым багажником

Объем багажника Nissan – 439 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C5 Aircross	Kia Sportage	Nissan Qashqai
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1545	1575
Длина/ширина/высота, мм	4500/1869/1689	4480/1855/1645	4377/1806/1595
Колесная база, мм	2730	2670	2630
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1585/1585	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	230	182	200
Объем багажника мин/макс, л	550/1310	466/1455	430/1503
Диаметр разворота, м	10,7	10,6	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1499	1598	1598
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 3750	136 при 4000	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 1750	320 при 2000	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/53	Дт/62	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, VSC
Размер шин	215/65 R17	225/60 R17	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8	11,8	11,1
Максимальная скорость, км/ч	189	180	183
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	4,4	5,0	5,6
загородный цикл	3,9	4,8	4,5
смешанный цикл	4,1	4,9	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	762 000	692 000	667 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Яркий В-класс



Citroen C3

Передняя оптика
Citroen C3 – «двухэтажная»



Ford Fiesta

Радиаторная решетка
Ford Fiesta декорирована хромом



Seat Ibiza

Фары Seat Ibiza – треугольные

Большинство моделей В-класса массовые и относительно недорогие. Впрочем, это не значит, что они безликие – в этом сегменте хватает хэтчбэков с ярким внешним видом или хорошей управляемостью. При этом они сохраняют традиционные качества В-класса – экономичность и компактные размеры. Среди подобных моделей – Citroen C3, Ford Fiesta и Seat Ibiza.

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.

Ford Fiesta новейшего поколения сохраняет знакомый дизайн и не сразу отличим от предшественника. Хэтчбэк 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.

Новый Seat Ibiza, как и прежде, отличается рубленым дизайном и отныне может быть только пятидверным. Теперь, хэтчбэк стал еще больше похожим на старшего брата Seat Leon. Фирменная трапециевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами, дополненными ходовыми огнями. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот и боковины выполнены рельефными, а задние стойки крыши – треугольные. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а компактные фонари кажутся врезанными в выпуклую пятую дверь.

Seat Ibiza, является самым большим в этой тройке и достигает 4059 мм в длину при колесной базе в 2564 мм. Длина C3 – 3996 мм, а расстояние между осями – 2540 мм. У Fiesta эти показатели составляют 4040 и 2493 мм, соответственно. При этом самый крупный Ibiza весит 1140 кг тогда, как Citroen – 1165 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 топлива и температуры двигателя. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюй-



Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками



Fiesta сохраняет знакомый динамичный силуэт



При длине в 4059 мм Ibiza крупнее соперников



На крыше Citroen – большой спойлер



Фонари Ford стали продолговатыми



Фонари Seat размещены по краям кузова

мовый 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 вкупе с панорамным лобовым стеклом улучшает обзорность вперед и по сторонам.

В салоне Ford Fiesta преобладают плавные линии спортивного духа. 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 4,2-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.

В салоне Seat Ibiza также преобладают углы и грани. Четырехспицевое рулевое колесо довольно небольшое, а на его ободе предусмотрены напльвы в районе хвата рук. 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 повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Центральный подлокотник прячет внутри небольшой бокс. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду пространство для ног в Citroen и Seat немного больше, чем в Ford. В Ibiza и просторнее всего над головой. Во всех трех хэтчбеках сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Seat обладает самым вместительным багажником – 355 л против 300 л у Citroen и 303 л – у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1165, 922 и 1093 л, соответственно.



Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Citroën C3 1,2 Shine, Ford Fiesta 1,0 Comfort и Seat Ibiza 1,0 TSI Style. Все они получили центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, аудиосистему, связь Bluetooth, систему стабилизации. Citroën оснащен климат-контролем, а два других автомобиля – кондиционером. C3 также оснащен легкосплавными дисками, круиз-контролем, парктроником, датчиками света и дождя. У Ford и Citroën по 6 подушек безопасности, а у Seat – только 2. Французский хетчбэк укомплектован системами соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для сравнения выбраны версии моделей с трехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами. Мотор Citroën 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: хетчбэк 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 12,4 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. Расход топлива у него чуть больше, чем у Citroën – 7,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – на трассе. Также для Fiesta можно выбрать 1,1-литровые бензиновые моторы мощностью



Отделку салона Fiesta разбавляют лакированные вставки



Центральная панель Ibiza повернута к водителю



На втором ряду Citroen довольно щедрое пространство для ног



Сзади в Ford достаточно места для двоих взрослых



В Seat – больше всего места для ног сзади

70 и 85 л. с.

Seat, как и Ford, оснащен литровым турбомотором, но его мощность повыше – 115 л. с. Крутящий момент также довольно приличный – 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощутима турбопауза. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный, чтобы поддерживать 120 км/ч при 2500 об/мин. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Хетчбэк демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. К тому же, он является очень экономичным: 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – на шоссе.

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.

Seat Ibiza традиционно на первое место ставит управляемость. Хетчбэк оснащен системой XDS, имитирующей дифференциал повышенного трения. Благодаря ей недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление точное, хотя и достаточно легкое. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато Ibiza мало кренится в поворотах. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию: при езде по автострате ветер и шины слышны гораздо меньше, чем в модели предыдущего поколения.

Ford Fiesta 1,0 Comfort – самый доступный хетчбэк в тройке. Его цена – 478 тыс. гривен, а его преимуществом является хорошая управляемость. Citroen C3 1,2 Shine стоит 495 тыс. гривен и привлекает богатым оснащением. Seat Ibiza 1,0 TSI Style самый дорогой – 512 600 гривен, но зато у него лучшая в тройке динамика и самый вместительный багажник.



У C3 в распоряжении – 300 л

Объем багажника Ford – 303 л

Багажник Ibiza самый большой – 355 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C3	Ford Fiesta	Seat Ibiza
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная масса, кг	1165	1206	1140
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	4040/1735/1476	4059/1780/1444
Колесная база, мм	2540	2493	2564
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1503/1523	1525/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	140	150
Объем багажника мин/макс, л	300/922	303/1093	355/1165
Диаметр разворота, м	10,7	10,0	10,5
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	998	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	6	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/60 R15	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	12,4	9,5
Максимальная скорость, км/ч	188	180	193
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	7,2	5,8
загородный цикл	4,2	4,6	4,6
смешанный цикл	5,2	5,7	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	495 000	478 000	512 600
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Спортивные вседорожники



BMW X4

Фары BMW X4 являются светодиодными



Mercedes-Benz GLC Coupe

По центру решетки радиатора Mercedes-Benz GLC Coupe – большая трехлучевая звезда



Porsche Macan

Каплевидные фары – фирменная черта Porsche Macan

Спортивными моделями повышенной проходимости сейчас уже не удивишь, хотя еще лет 15 назад это была редкость. Некоторые автомобили по мощности и динамике могут соревноваться со спорткупе. А отдельные вседорожники даже немного напоминают купе в профиль и среди них – BMW X4, и Mercedes-Benz GLC Coupe. Вызов им бросит обновленный Porsche Macan, который недавно поступил в продажу в Украине.

Новый BMW X4 второго поколения радикально не изменился внешне. Он сохранил длинный капот, профилированные боковины и аркообразную форму крыши. Впрочем, отличить купеобразный вседорожник от предшественника нетрудно. В частности, у него более широкие фары с полностью светодиодной оптикой. Увеличены в размерах и воздухозаборники в бампере, а задние крылья серьезно расширены. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова размещены продолговатые фонари.

В дизайне Mercedes-Benz GLC Coupe преобладают изящные и плавные формы, а капот и передние крылья позаимствованы у модели GLC. У автомобиля элегантная покатая линия крыши. Узор на решетке радиатора имитирует алмазную пыль. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере установлен немаленький воздухозаборник. У боковых окон отсутствуют рамки. Задние крылья расширены, а пятая дверь украшена заостренным спойлером у нижней кромки стекла. Узкие фонари дополнены хромированными «бровями».

Обновленный Porsche Macan сделали более похожим на новый Cayenne. Измененные каплевидные фары и новая решетка радиатора сделали его более похожим на старшего брата. Кстати, оптика теперь светодиодная. В дизайне преобладают скругленные мускулистые формы. Атлетичности профилю прибавляют короткие свесы кузова и аркообразная форма крыши. Капот профилирован, а колесные арки раздуты. У задних стоек – довольно большой угол наклона, а верхняя кромка пятой двери украшена спойлером. Фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. Из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

Автомобили примерно одинаковые по размерам: длина X4 достигает 4752 мм, GLC Coupe – 4732 мм, а Macan – 4696 мм. Колесная база Mercedes-Benz равна 2873 мм, BMW – 2864 мм, а Porsche – 2807 мм. GLC Coupe несколько легче соперников – 1855 кг против 1865 кг у Macan и 1900 кг – у X4.

Салон BMW X4 декорирован кожей, а разбавляют ее многочисленные алюминиевые вставки. Подсветка светодиодная, причем можно выбирать один из шести разных цветов. Внутри преобладают горизонтальные линии, а большинство деталей позаимствовано у родственного BMW X3. Так, у него взяли и четырехспицевый руль.



BMW тяжелее соперников – 1900 кг



Боковины Mercedes-Benz профилированы



Porsche самый компактный в тройке – 4696 мм



В пятую дверь X4 интегрирован спойлер



Фонари GLC Coupe прикрыты хромированными «бровями»



Фонари Macan растянуты на всю ширину кузова

Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистема и климат-контроля довольно много, хотя некоторые из них мелкие. Передние сиденья комфортабельные, но при этом у них хорошая боковая поддержка. Предусмотрен и их подогрев, а вот регулировки – ручные. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

Салон Mercedes-Benz обшит искусственной кожей. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у Mercedes-Benz GLC, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC Coupe регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность вперед и по сторонам хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши, а вот обзор назад не самый лучший.

Салон Porsche Macan декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Небольшое трехспицевое рулевое колесо с наплывами в районе хвата рук напоминает таковое в эксклюзивном Porsche 918. Циферблаты приборов помещены в отдельных колодцах, причем центральное место занимает ярко-красный тахометр с индикатором переключения передачи внутри. Слева находится спидометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а на ней размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и они очень мелкие. Поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а посадка в Macan низкая, по меркам вседорожника. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с широким подлокотником.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех

автомобилях, однако в BMW и Mercedes-Benz очень мало места над головой. Зато у GLC Coupe изменяется угол наклона спинок сидений. У BMW самый вместительный багажник: его объем – 525 л против 500 л у Mercedes-Benz и Porsche. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1430, 1205 л и 1500, соответственно. У X4 и GLC Coupe предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективности сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X4 M40i, Mercedes-Benz GLC43 AMG Coupe 4Matic и Porsche Macan S. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, парктроником аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. BMW и Mercedes-Benz укомплектованы технологией автоматического торможения, а у GLC43 есть еще системы мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя. У них также по 7 подушек безопасности, а у Porsche – 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми шестицилиндровыми турбодвигателями объемом 3,0 л. Рядная «шестерка» BMW оснащена турбонаддувом и развивает 360 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро. BMW X3 демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с. Максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,6 л/100 км, а в загородном – 7,8 л/100 км.

Mercedes-Benz GLC43 AMG оснащен V6 мощностью 367 л. с. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. Максимальные 520 Н·м крутящего момента доступны при 2500-4500 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. У «шестерки» довольно приятное и негромкое звучание и работает она плавно. Под стать ей – и характер 9-ступенчатого «автомата». Разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. В городе вседорожник расходует 11,5 л/100 км, а на трассе – 7,5 л/100 км. К слову, есть еще и более мощный 510-сильный GLC63 AMG.

Porsche Macan S оснащен 354-сильным V6 с турбонаддувом. Крутящий момент у него поменьше, чем у соперников (480 Н·м), но зато в распоряжении всего с 1350 об/мин, поэтому тяги вполне хватает. Вместе с тем, мотор легко раскручивается и до 6500 об/мин. Радует слух и насыщенный звук выхлопа. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с, а его максимальная скорость равна



Приборная панель BMW – цифровая



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Центральное место на панели приборов Porsche занимает тахометр



На втором ряду X4 немного места над головой



В GLC Coupe сзади комфортнее двоим пассажирам



В Масап больше всего пространства для ног

254 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK отличается молниеносными переключениями передач. Этот вседорожник самый экономичный: 11,3 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км на шоссе.

У всех трех автомобилей полный привод постоянный. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz получил технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс Porsche – 205 мм, BMW составляет 204 мм, а Mercedes-Benz – 180 мм.

Новый BMW X4 демонстрирует хорошую управляемость. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Система векторизации тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Низкий кузов на удивление мало кренится в поворотах, хотя при этом езда даже стала комфортнее, чем у предшественника (хотя жестче, чем в Mercedes-Benz). Это заслуга новой подвески на двойных поперечных рычагах. BMW демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Также у вседорожника неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт и является самым мягким в тройке. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC Coupe приятно наполнен тяжестью, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать благодаря системе векторизации тяги. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

Хорошо настроенное шасси – визитная карточка всех Porsche, в том числе – и вседорожников. Macan S с перенастроенной ходовой демонстрирует отличное управление, по меркам своего класса. Его рулевое управление точное, весьма информативное и острое. Автомобиль послушен и уверенно чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска жестковата, но зато Macan меньше всех кренится в поворотах. Обязательными являются адаптивные амортизаторы. Также установлен электронный задний дифференциал повышенного трения, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Тормоза обеспечивают отличное замедление.

Конечно, подобные автомобили не могут быть дешевыми. Самый доступный BMW X4 M40i 2 042 640 гривен. У него также лучшая динамика и вместительный багажник. Цена Mercedes-Benz GLC43 AMG Coupe 4Matic – 2 079 200 гривен и у него наиболее богатая комплектация. Porsche Macan S стоит 2 153 250 гривен, а его сильные стороны – управляемость и экономичность.



Багажник BMW самый вместительный – 525 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 500 л

Объем багажника Porsche – 500 л

Технические характеристики

Модель	BMW X4 M40i	Mercedes-Benz GLC43 AMG Coupe	Porsche Macan S
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1900	1855	1865
Длина/ширина/высота, мм	4752/1918/1621	4732/1890/1602	4696/1926/1624
Колесная база, мм	2864	2873	2807
Колея передняя/задняя, мм	1620/1665	1620/1619	1655/1651
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	180	205
Объем багажника мин/макс, л	525/1430	500/1205	500/1500
Диаметр разворота, м	12,1	11,8	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2998	2996	2997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	367 при 5500	354 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1500-4800	520 при 2500-4500	480 при 1350-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Аи-95/66	Аи-95/65
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		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	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади	235/55 R19	235/60 R18 спереди, 255/50 R18 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	4,9	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250	250	254
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,6	11,5	11,3
загородный цикл	7,8	7,5	7,5
смешанный цикл	9,2	8,9	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 042 640	2 079 200	2 153 250
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Bugatti: шик и скорость

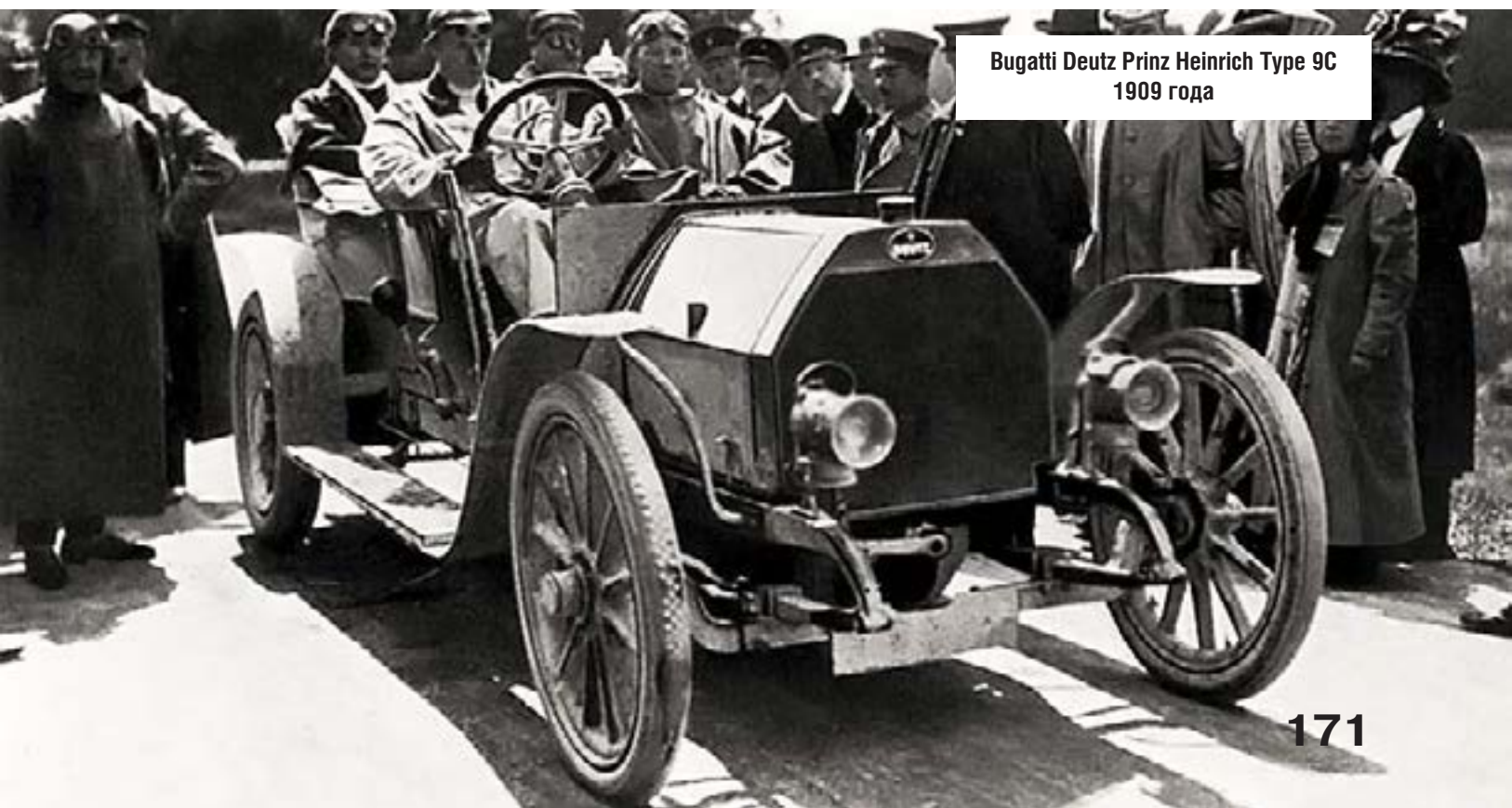


Среди известных автопроизводителей выделяется марка Bugatti. Во Франции ее даже называют La Marque (Марка) и пишут это название из большой буквы. В довоенный период автомобили Bugatti были символом роскоши и технического прогресса. Затем надолго марка ушла в небытие, но была возрождена и теперь празднует 110-летие.

Bugatti – творение одного человека, гениального Этторе Бугатти. Рос он в среде людей искусства. Родился Этторе в 1881 году в Милане в семье дизайнера мебели и ювелирных изделий. Его дед и брат были скульпторами, а дядя – известным художником. Поначалу молодой Бугатти пошел по их стопам – поступил в академию искусств.

Но Этторе увлекся новым изобретением

– автомобилями – и уже в возрасте 18 лет сам собрал трехколесный самодвижущийся экипаж с двумя моторами. На нем он принимал участие в десяти гонках и выиграл восемь из них. А в 1901 году очередная модель Этторе Бугатти Type 2 стала технической сенсацией: она была оборудована четырехцилиндровым двигателем с верхним распредвалом и 4-ступенчатой коробкой



Bugatti Deutz Prinz Heinrich Type 9C
1909 года

Bugatti Type 13 1910 года



Bugatti Type 18 1912 года

переключения передач. За это его наградили золотой медалью на Миланской выставке. Конструктор сразу же подписал выгодные контракты с фирмами Dietrich и Deutz.

Однако, Бугатти все время мечтал создать собственное автомобильное предприятие. В 1909 году он купил мастерские в Мольсхайме (Германия). С этого времени начинается история марки Bugatti. Первой серийной моделью стал Type 13 с 1,3-литровой 30-сильной «четверкой», способный развить 100 км/ч. В 1911 году Эрнст Фридрих за рулем этой модели занял второе место на Гран-при Франции. До 1914 года собрали 350 Type 13. За ним последовали 5,0-литровый Type 18 и компактный Type 16 Bebe, который выпускали совместно с Peugeot.

Первая мировая война заставила Этторе Бугатти покинуть Германию и возвратиться в Милан. В скором времени он переехал в Париж и начал проектировать авиамоторы

Peugeot Bebe разработан совместно с Bugatti





Bugatti Type 30 1922 года

для французских и американских самолетов. Кстати, в США именно эти двигатели использовали в автогонках основателями еще одной знаменитой марки – Duesenberg.

После войны Бугатти возвратился в Мольсхайм, который в составе Эльзаса уже стал территорией Франции. Он купил старинный дворец и построил возле него автозавод. С этих пор начался расцвет Bugatti. В 1921 году довоенный Type 13 занял первые четыре места на гонке в итальянской Брешии. Его преемник Type 29/30 стал вторым, третьим и четвертым на Гран-при Франции 1922 года, а необычный и Type 32 Tank взял «бронзу» на французском Гран-при 1923 года. Победы посыпались одна за одной.

В 1924 году появилась абсолютно новая гоночная модель – Bugatti Type 35. Она не только продолжила победную серию, но и стала самой успешной в истории марки, ведь одержала свыше двух тысяч побед! Bugatti выигрывали чемпионат мира 1926 года,



Bugatti Type 32 Tank 1923 года

Bugatti Type 35B 1927 года





**Bugatti Type 41 Royale Coupe Napoleon
1930 года**

**Купе Bugatti Type 41 Royale продали за
8,95 млн. долларов**



четыре раза (1929-1931 и 1933 годы) побеждала в Гран-при Монако и пять раз подряд (1925-1929 годы) торжествовала в гонке Targa Florio. Лишь за первые девять месяцев Type 35 выиграл 412 соревнований. Это лучший гоночный автомобиль всех времен. За рулем этой модели сделали себе имя гоночные ассы Рене Дрейфус, Пьер Вейрон, Луи Широн, Тацио Нуволари и одна из лучших автогонщиц чешка Элизабет Юнек. Соревновались Bugatti и на украинской территории – в Гран-при Львова.

В чем же секрет такого гоночного снаряда? Концепцию авто озвучил сам Этторе Бугатти: «Вес – наш враг!» Болид весил всего 750 кг, а его 2,0-литровая рядная «восьмерка» с тремя клапанами на цилиндр развивала 100 л. с. и разгоняла машину до 165 км/ч. Затем появился компрессорный Bugatti Type 35B с мощностью 140 л. с. и скоростью 200 км/ч.

На базе Type 35 Этторе создал целую плеяду непревзойденных моделей. Внешне

**Bugatti Type 50 Coupé Profilee
1931 года**





Bugatti Type 55 Super Sport 1932 года

они почти не отличались друг от друга. Но Bugatti Type 37, например, оборудовали четырехцилиндровым 60-сильным двигателем, а Type 45 – шестнадцатцилиндровым. Type 54 оснастили экспериментальным полным приводом. Самый совершенный Type 51 с компрессором развивал 180 л. с и позволял развить 225 км/ч. Конечно, все эти автомобили прекрасно показали себя на гоночных трассах. Всего за шесть лет изготовили лишь 343 Bugatti Type 35 всех вариантов, но эти машины доминировали на гоночных автодромах.

Тем не менее, среди Bugatti были не только скоростные болиды, но и дорогие дорожные модели. Хотя медленными их также нельзя назвать: так, элегантный кабриолет Type 55 Super Sport или туристическое купе Type 50 спокойно развивали 180 км/ч. Но особенным в линейке стал Type 41. Еще в 1913 году Этторе задумал построить лучший автомобиль в мире. В письме другу – королю Испании Альфонсо XIII – он рассказал,



Bugatti Type 57 Stelvio 1934 года



**Bugatti Type 57C Coupe Aerodynamique
- личный автомобиль
Этторе Бугатти**



Bugatti Type 57G - двукратный победитель Ле-Мана



Bugatti Type 57 Galibier 1936 года

что хочет спроектировать машину, длиннее и дороже, чем Rolls-Royce, но значительно быстрее: скорость нового Bugatti должна превысить 150 км/ч. При этом мотор должен быть чрезвычайно тихим, плавным и надежным.

Мечта Бугатти воплотилась в 1927 году. Новый Bugatti Type 41 Royale. Автомобиль соответствовал названию – был воистину королевским. Его длина превышала 6,4 м, а объем двигателя составлял 12,7 л! Мощность составила около 300 л. с. На заводе изготовляли лишь шасси и двигатель стоимостью 30 тыс. долларов (за эти деньги можно было купить три самых дорогих Cadillac V16). Владелец сам заказывал эксклюзивный кузов для автомобиля, что обходилось еще в 10 тысяч.

Естественно, новый Bugatti не стал массовым: до 1933 года изготовили лишь 6 машин. Самый знаменитый из них – Coupe



Bugatti Type 57SC Atlantic 1936 года сейчас стоит 30 миллионов долларов



Поезд Bugatti

Napoleon 1930 года. Кузов для него создал сын Этторе, Жан. Лимузин получил прозрачную стеклянную крышу, а салон декорировали гобеленами ручной работы. Семья Бугатти решила не продавать такой шедевр, а оставить его себе. Сейчас Coupe Napoleon – национальное достояние Франции, как Версаль или Эйфелева башня. А еще один Type 41 – купе с кузовом ателье Kellner – продали в 1986 году из аукциона за 8,95 миллиона долларов.

Однако вместо удачи Bugatti 41 Royale стал началом конца предприятия. На него израсходовали слишком много денег, и компания потерпела немалые убытки. А здесь еще и Великая депрессия началась. В 1936 году рабочие в Мольсхайме объявили забастовку, которая очень обидела Этторе, ведь у него были прекрасные отношения с подчиненными. Платил он им намного больше, чем на других автозаводах, а усло-

Bugatti Type 59-50B 1938 года



Bugatti Type 64 1940 года



Bugatti Type 73 1947 года



вия работы были одними из лучших в мире. Конфликт все-таки удалось уладить, но для фирмы начались не самые лучшие времена. Не помог даже государственный контракт на постройку 79 скоростных поездов с двигателями от Royale.

Лебединой песней Bugatti стал Type 57. Он оказался одним из самых массовых – с 1934 по 1939 год сделан 680 машин. Значительная их часть получила кузова работы Жана Бугатти. Среди них – купе Atalante и

Ventoux, кабриолет Stelvio, седан Galibier. Все они – образцы изящности и утонченности, однако, самым красивым считается Bugatti Type 57SC Atlantic. Его даже признали лучшим шедевром автодизайна XX века. Сверхобтекаемый кузов стал эталоном автомобильной моды 30-х годов. А 200-сильная 3,2-литровая «восьмерка» двигатель с механическим нагнетателем позволяла развивать невероятные по тем временам 210 км/ч. Таких купе изготовили лишь четы-

ре и сейчас они баснословно дорогие. В 2011 году один из Atlantic продали за 30 млн. долларов!

Bugatti Type 57 не только поражал всех своей красотой, но и одержал несколько громких побед. В 1937 и 1939 годах Жан-Пьер Вимиль и Пьер Вейрон на Bugatti Type 57G выиграли 24-часовую гонку в Ле-Мане. Но эта версия 57-ой модели оказалась фатальной. В 1939 году на ней попал в аварию и погиб ее творец Жан Бугатти. От этой

Bugatti Type 101 1951 года



Bugatti Type 251 1956 года



Bugatti Type 252 1957 года





Bugatti EB112 1993 года



Bugatti EB110 SS 1993 года

трагедии Этторе так и не смог прийти в себя. С Жаном он отождествлял будущее марки и верил, что талантливый менеджер сможет развивать ее. Но после смерти сына семейный бизнес передавать было некому.

Во время Второй мировой войны производство автомобилей вообще остановилось и восстановить его не удалось. Послевоенный Bugatti Type 64 (преемник Type 57, но с 4,3-литровым двигателем) в серию так и не пошел. Также не удалось начать выпуск компактного 1,5-литрового Type 73. На первой послевоенной европейской гонке Жан-Пьер Вимиль на Bugatti Type 59/50 одержал последнюю победу для марки.

В 1947 году умер Этторе Бугатти. Для марки это означало конец. Сразу после смерти великого автомобилиста его последователи сделали несколько попыток возродить компанию. Но они не увенчались успехом. В 1951 году на базе все того же Bugatti Type 57 создали Type 101, но за пять



Bugatti Veyron - первый серийный автомобиль, достигший 400 км/ч



лет выпустили всего 10 машин. В 1955 году команда Bugatti даже попробовала соревноваться в «Формуле-1». Французский гонщик Морис Тринтиньян стартовал на среднемоторном Bugatti Type 251 с 2,5-литровым V8, но до финиша не доехал. Последней моделью компании стал Type 252 – утонченный кабриолет с 1,5-литровым 120-сильным мотором.

Но славная марка не ушла была забыта. Снова название Bugatti появилось на слуху в конце 80-х годов, когда итальянский бизнесмен Романо Артиоли выкупил права на него и начал выпуск оригинального Bugatti EB110. Полноприводное купе оказалась одним из самых скоростных в мире в мире:

его 3,5-литровый 610-сильный V12 с четырьмя турбокомпрессорами, разгонял его до 100 км/ч за 3,2 секунды и позволял развить 355 км/ч. Его даже купил себе Михаэль Шумахер. Однако дизайн новинки не имел никаких общих черт со знаменитыми предками. Возможно, из-за этого собрали всего полторы сотни EB110, а седан EB112 так и не запустили в производство. В 1995 году компания обанкротилась.

Затем за возрождение Bugatti по-серьезному взялся концерн Volkswagen. После целой серии прототипов с 2005 года началось серийное производство Bugatti EB 16/4 Veyron. Он стал достойным наследником творений Этторе Бугатти. Во-первых, его сделали

похожим на шедевры 30-х годов. А во-вторых, он стал самой быстрой серийной моделью в мире. Мощность стандартного W16 с четырьмя турбинами достигла 1001 л. с., а максимальная скорость – 408 км/ч. А 1200-сильный Veyron Super Sport обновил мировой рекорд скорости – 431 км/ч!

С 2016 года эстафету принял Bugatti Chiron мощностью 1500 л. с., а недавно у него появился облегченный собрат Divo. К 110-летию рассматривается возможность выпуска роскошного седана Bugatti Galibier. Под стать автомобилям и их цена в несколько миллионов евро. Но гениальный Этторе Бугатти любил говорить: «Ничто не может быть слишком красивым и слишком дорогим».

Bugatti Divo 2018 года



COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

12 | февраль 1 2019 |

ТЕМА
НОМЕРА
Only Love

Природа
любви

Задача —
выстоять!

ИНТЕРВЬЮ

Лика
Сливаковская

Анна
Добрыднева
BARABANOVA

Владлена
Каплин

Яна Лауриняйчуте



4 620043 103001 01

ПУТЬ КОРОЛЕВЫ

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