

# Тест-Драйв

МАЙ 2019



Aston Martin DBS Superleggera Volante • Jeep Gladiator • Mercedes-Benz GLB Audi AI-ME • Infiniti Qs Inspiration • Volkswagen I.D. Roomz • Chevrolet Captiva  
• Ferrari P80/C • Mitsubishi ek • Toyota Yaris • Mercedes-AMG CLA35 • Renault City K-ZE • Volkswagen Atlas X • Karma Revero • Aston Martin RapidE • Ford  
Kuga • Lexus LM • Audi SQ2 • BMW 3 Series • Jeep Gladiator • Kia Telluride • BMW 7 Series • Skoda Scala • Jaguar XE • Hyundai Sonata • Audi R8 • BMW X7  
• McLaren 720S Spider • Ford Kuga, Hyundai Tucson • Skoda Karoq • Honda Civic, Hyundai Elantra и Toyota Corolla • BMW X5, Mercedes-Benz GLE • Volkswagen  
Touareg • Kia Sportage, Nissan Qashqai • Opel Grandland X • Citroen

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



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

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

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.

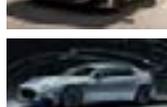
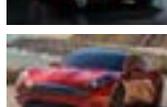
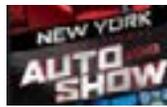
Учредитель и издатель: ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».

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»



4

**ТЕСТ-ДРАЙВ**

**АВТОСАЛОН В НЬЮ-ЙОРКЕ 2019:**

вызов Детройту

18

**Концепт-кар**

**JEEP GLADIATOR:**

разнообразии версий

24

**Концепт-кар**

**MERCEDES-BENZ GLB**

30

**Концепт-кар**

**AUDI AI-ME:**

предвестник городского электромобиля

34

**Концепт-кар**

**INFINITI QS INSPIRATION:**

в ожидании электрического вседорожника

38

**Концепт-кар**

**VOLKSWAGEN I.D. ROOMZ:**

прототип электрического вседорожника

42

**Премьера**

**CHEVROLET CAPTIVA:**

долгожданное новое поколение

46

**Премьера**

**FERRARI P80/C:**

по индивидуальному заказу

52

**Премьера**

**MITSUBISHI EK:**

смена поколений

56

**Премьера**

**TOYOTA YARIS:**

новый старый знакомый

60

**Премьера**

**MERCEDES-AMG CLA35:**

прибавка в мощности

64

**Премьера**

**RENAULT CITY K-ZE:**

доступный электромобиль

68

**Премьера**

**VOLKSWAGEN ATLAS X:**

в новом формате

72

**Премьера**

**KARMA REVERO:**

обновление роскошного гибрида

76

**Премьера**

**ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA VOLANTE:**

долгой крышу

80

**Премьера**

**ASTON MARTIN RAPIDE:**

электрический первенец

86

**Премьера**

**FORD KUGA:**

третья глава

92

**Премьера**

**LEXUS LM:**

нетипичный мини-вэн



98

**Дебютант**  
**AUDI SQ2:**  
маленькая вседорожная ракета



106

**Дебютант**  
**BMW 3 SERIES:**  
седьмое поколение



114

**Дебютант**  
**JEEP GLADIATOR:**  
возвращение пикапа



122

**Дебютант**  
**KIA TELLURIDE:**  
семейный исполин



130

**Дебютант**  
**BMW 7 SERIES:**  
освеженный флагман



138

**Дебютант**  
**SKODA SCALA:**  
новый уровень



146

**Дебютант**  
**JAGUAR XE:**  
перезагрузка



154

**Дебютант**  
**HYUNDAI SONATA:**  
перерождение



160

**Дебютант**  
**AUDI R8:**  
освежение с упором на мощность



166

**Дебютант**  
**BMW X7:**  
самый большой в истории



174

**Дебютант**  
**MCLAREN 720S SPIDER:**  
быстрый и завораживающий



182

**Сравнительный тест-драйв**  
**FORD KUGA, HYUNDAI TUCSON И SKODA KAROQ:**  
сравнение компактных вседорожников



188

**Сравнительный тест-драйв**  
**HONDA CIVIC, HYUNDAI ELANTRA И TOYOTA COROLLA:** сравнение седанов С-класса



194

**Сравнительный тест-драйв**  
**BMW X5, MERCEDES-BENZ GLE И VOLKSWAGEN TOUAREG:** свежие вседорожники премиум-класса



200

**Сравнительный тест-драйв**  
**KIA SPORTAGE, NISSAN QASHQAI И OPEL GRANDLAND X:** если полный привод не нужен



206

**Страницы истории**  
**CITROEN:**  
столетие авангарда и новых технологий

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.

# Автосалон в Нью-Йорке 2019: вызов Детройту

## NEW YORK INTERNATIONAL AUTO SHOW 2019



**Нью-Йоркский автосалон был самой первой автомобильной выставкой на североамериканском континенте. Впервые он открыл двери еще в 1900 году.**

За 119 лет масштаб автошоу в Нью-Йорке бывал разным, а в последние годы оно стало интереснее и крупнее. Теперь выставка даже готова бросить вызов Детройтскому автосалону.

В общей сложности в павильонах Центра Джейкоба Джейвица общей площадью 88

тыс. кв. м демонстрировали свыше тысячи автомобилей. В Нью-Йорке состоялось более полусотни мировых и североамериканских премьер. Причем, сложно выделить какой-либо один четко выраженный тренд: на выставке презентовали и вседорожники, и седаны, и спортивные автомобили, и электромобили с гибридами.

Как заведено, новинки дебютировали в первые два дня автосалона, которые отводятся для прессы и специалистов отрасли. Посе-

тителей же автосалон принимает с 19 по 28 апреля. Помимо новых моделей и концепт-каров, гости автошоу также смогут посетить эко-павильон, посмотреть экспозиции редких итальянских автомобилей и электронных технологий, провести тест-драйв разных моделей. К тому же, традиционно предусмотрена обширная шоу-программа с концертами и конкурсами.



Cadillac CT5

## Cadillac

Новый Cadillac CT5 пришел на смену сразу двум моделям – ATS и CTS. Заднеприводной седан построен на новой платформе и выглядит динамичнее предшественников, хоть и сохраняет граненый дизайн. У него аркообразная крыша и изогнутая оконная линия. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с тонкими светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован спойлер. В отделке салона использованы кожа и дерево, а показания приборов выведены на дисплей. Среди опций есть система полуавтономного движения. На первых порах седан Cadillac будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (275 л. с.) и 3,0 л (404 л. с.). Обе версии получили 10-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть задними или полным. Cadillac CT5 поступит в продажу с осени по цене от 47 тыс. долларов.





Ford Escape



## Ford

Ford Escape – американский брат Kuga. Новое поколение модели подросло до 4620 мм в длину при колесной базе в 2710 мм и стало гораздо элегантнее на вид. У вседорожника более покатая крыша, широкая решетка радиатора и слегка раскосые фары. В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях появилась цифровая панель приборов. Салон стал просторнее, у задних сидений появилась горизонтальная регулировка, а объем багажника увеличен до 523 л. Перечень опций расширили Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения. Escape несколько отличается от Kuga своими двигателями. Ему предложили бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (180 л. с.) и 2,0 л (250 л. с.), а также два типа гибридных установок мощностью 200 и 225 л. с. Появился и новый 8-ступенчатый «автомат». Цена Ford Escape – от 25 тыс. долларов.



Hyundai Sonata

## Hyundai

В Нью-Йорк привезли новый Hyundai Sonata восьмого поколения. Седан подрос до 4900 мм в длину при колесной базе в 2840 мм и радикально изменился внешне. Его дизайн стал ярче и выразительнее – с покатой линией крыши, изогнутым капотом и продолговатыми фарами. Оригинально смотрятся и фонари, а за доплату вся оптика может быть светодиодной. В салоне улучшены материалы отделки, а также впервые появились цифровая панель приборов и сенсорные кнопки. Также теперь можно заказать систему доступа в автомобиль с помощью смартфона. Hyundai Sonata будут оснащать бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (180 л. с.), 2,0 л (160 л. с.) и 2,5 л (194 л. с.), а в ряде стран позже предложат и 1,6-литровый 136-сильный турбодизель. Новшеством стал 8-ступенчатый «автомат», возможно появление и полноприводной версии. Цены стартуют с отметки в 21 тыс. долларов.





Hyundai Venue

Hyundai Venue – самый компактный вседорожник корейской марки. Он достигает чуть более 4 м в длину при колесной базе в 2520 мм. Автомобиль отличается довольно выразительным дизайном с широкой решеткой радиатора и «двухэтажной» светодиодной оптикой. У него короткие свесы кузова и рельефные боковины. В салоне циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и разделены цветным экраном бортового компьютера, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный экран. Интересно, что среди вариантов внутренней отделки есть джинсовая ткань. За доплату предложены системы автоматического торможения и определения усталости водителя. Пока Hyundai Venue предложен только с 1,6-литровым 130-сильным бензиновым двигателем и передним приводом. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или вариатор.

Концепт-кар Genesis Mint намекает на возможное появление в премиальной линейке марки небольшого хэтчбэка. У автомобиля элегантный дизайн с плавными формами кузова, короткими свесами и высокой оконной линией. Тоненькие светодиодные фары и фонари растянуты на всю ширину кузова. Дверь багажника состоит из двух распашных секций. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Руль приплюснут сверху и снизу, а вместо ступичной накладки – цифровая панель приборов. Вместо задних сидений – полка для багажа. Известно, что Genesis Mint оснащен электромотором и способен проехать свыше 320 км без подзарядки.



Hyundai Genesis Mint





Kia HabaNiro

## Kia

Концепт-кар Kia HabaNiro намекает, каким может быть вседорожник Niro второго поколения. Автомобиль стал ярче на вид – с высоким капотом, короткими свесами кузова и оригинальными тоненькими светодиодными фарами. Центральные стойки крыши отсутствуют, а двери поднимаются вверх. Подчеркивает стиль трехцветная окраска. Салон декорирован дорогой красной тканью. Руль напоминает штурвал, а комбинация приборов отсутствует – все показания выведены на лобовое стекло. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высокой консолью. Kia HabaNiro получил два электромотора и полный привод, а его запас хода составляет свыше 480 км.





Lincoln Corsair



## Lincoln

Новый Lincoln Corsair пришел на смену модели MKC. Вседорожник немного крупнее предшественника, а его внешний вид решен в ретро-стиле, как и у старших Lincoln Aviator и Navigator. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами, а боковины выполнены рельефными. Фонари растянуты на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются кожа, дерево и черный лакированный пластик. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Оснащение Corsair включает Wi-Fi и систему активного подавления звуковых помех, а среди опций есть аудиосистема с 14 динамиками, массаж сидений, парковочный автопилот и система полуавтономного движения. На выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (250 л. с.) и 2,3 л (280 л. с.). Обе версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или полным. Lincoln Corsair будет стоить от 37 тыс. долларов.



Mercedes-Benz GLS



## Mercedes-Benz

Центральное место на стенде Mercedes-Benz занял новый GLS. Большой вседорожник подрос до 5207 мм в длину при колесной базе в 3135 мм, а его дизайн выдержан в стиле младшего GLE. Во внешнем виде стало больше раздутых поверхностей. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой и сочетается с крупными светодиодными фарами. В салоне рядом установлены два 12,3-дюймовых экрана – цифровая панель приборов и сенсорный дисплей мультимедиа. Теперь предложены версии на 6 и 7 мест. Среди опций появились пятисонный климат-контроль и система полуавтономного движения. Отныне все двигатели дополнены 22-сильной гибридной установкой. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (367 л. с.) и 4,0 л (490 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 286 и 330 л. с. Все Mercedes-Benz GLS оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, постоянным полным приводом и пневмоподвеской. Цена стартует с 80 тыс. евро.

Mercedes-Benz GLC Coupe прошел плановое обновление. Узнать его можно по новой решетке радиатора, измененным светодиодным фарами и фонарям. В салоне установлены новый руль и цифровая панель приборов, а диагональ сенсорного экрана мультимедиа выросла до 10,25 дюйма. Мощность 2,0-литрового бензинового турбомотора увеличили до 258 л. с., а новые турбодизели такого же объема развивают 163, 194 и 245 л. с.



Mercedes-Benz GLC





Mercedes-Benz CLA



Новый Mercedes-Benz CLA получил заряженную версию от AMG. Седан оснащен 2,0-литровым 306-сильным турбомотором и полным приводом. Mercedes-AMG CLA35 разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с и развивает 250 км/ч. У автомобиля перенастроена подвеска, установлены адаптивные амортизаторы и увеличенные тормоза. Узнать седан можно по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым дискам, а в салоне появились спортивные сиденья и руль.

## Porsche

В Нью-Йорк не привезли Porsche Cayenne Coupe, но показали новый Porsche 911 Speedster. Его выпускают ограниченной серией из 1948 авто (это подчеркивает год основания Porsche). Традиционно Speedster отличается заниженным лобовым стеклом и карбоновым обтекателем за сиденьями. Кроме того, у него новые зеркала заднего вида и особые 21-дюймовые колесные диски. В салоне установлены спортивные сиденья с карбоновым каркасом, а вместо дверных ручек – петли. Porsche 911 Speedster оснащен 4,0-литровым атмосферным двигателем мощностью 500 л. с. от купе 911 GT3 и будет доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Он разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с и развивает 309 км/ч. Стандартными являются карбоново-керамические тормоза.



Porsche 911 Speedster





Nissan Versa

## Nissan

На автосалоне привезли новый Nissan Versa (у нас модель продавали как Tiida). Седан кардинально сменил образ и теперь у него выражен клиновидный профиль со слегка приподнятой задней частью, как у старшего Altima. Фирменная V-образная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а сзади обращают на себя внимание стреловидные фонари. В салоне у руля скошен обод снизу, а на приборной панели циферблат спидометра соседствует с большим дисплеем. Материалы внутренней отделки улучшены. Базовая версия теперь оснащена системой доступа без ключа, технологиями автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а список опций пополнила система определения усталости водителя. Nissan Versa оснащен 1,6-литровым 122-сильным бензиновым двигателем, можно выбрать механическую трансмиссию или вариатор.





Range Rover Velar SVAutobiography



## Range Rover

Range Rover Velar получил заряженную версию – SVAutobiography. Главная ее особенность – 5,0-литровый компрессорный V8 мощностью 550 л. с. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость составляет 274 км/ч. Автомобиль получил пневмоподвеску и увеличенные тормоза. Узнать Range Rover Velar SVAutobiography можно по аэродинамическому обвесу, воздухозаборникам на капоте и 21-дюймовым легкосплавным дискам. Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон, а у цифровой панели приборов изменена графика. Цена заряженного Range Rover Velar стартует с 90 тыс. евро.

## Volkswagen

Концепт-кар Volkswagen Atlas Basecamp подготовили к более серьезному бездорожью. Его клиренс увеличен до 240 мм, появились вседорожный обвес, защита днища и шины размером 265/70 R17 с глубоким протектором. На крыше установлены багажник и дополнительная оптика. Также Atlas Basecamp дополнили вместительным прицепом. Под капотом прячется 3,6-литровый 280-сильный V6, работающий в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.



Volkswagen Atlas Basecamp





Subaru Outback

## Subaru

Subaru представили в Нью-Йорке новый Outback. Универсал повышенной проходимости сохранил знакомый дизайн, но построен на новой платформе. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а клиренс составляет 220 мм. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. В салоне обращает на себя большой 11,6-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. У всех Subaru Outback есть системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя. На выбор предложат 2,5-литровый атмосферный оппозитный двигатель мощностью 182 л. с. или новый 2,4-литровый 260-сильный турбомотор. В обоих случаях установлен бесступенчатый вариатор, а привод, естественно, полный. Также есть всесезонный режим X-Mode и система помощи на крутом спуске. Subaru Outback будет стоить от 25 тыс. долларов.





Toyota Highlander



## Toyota

На автошоу показали четвертое поколение Toyota Highlander. Вседорожник построен на новой платформе TNGA и подрос до 4915 мм в длину. Дизайн стал более выразительным – с мускулистыми расширенными крыльями и раскосыми светодиодными фарами. В салоне улучшили материалы отделки и установили большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Как и ранее, доступны версии на 7 или 8 мест, а объем багажника вырос до 456 л. Начальный Toyota Highlander оснащен трехзонным климат-контролем, электроприводом кресла водителя, системами автоматического торможения и распознавания дорожных знаков. На выбор предлагают 3,5-литровый бензиновый V6 мощностью 295 л. с. или новую 240-сильную гибридную силовую установку. Обе версии получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть передним или полным. Также доступна система выбора режимов езды для разных типов дорожного покрытия.



Toyota Yaris



Новый Toyota Yaris создан на базе Mazda 2. У него стремительный силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В салоне обращают на себя внимание небольшой трехспицевый руль и приборная панель с тахометром по центру и двумя дисплеями по бокам. Базовая комплектация включает 16-дюймовые легкосплавные диски, кондиционер, подогрев передних сидений и систему автоматического торможения. Toyota Yaris оснащают исключительно 1,5-литровым 105-сильным бензиновым двигателем и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Базовая версия стоит 15 тыс. долларов.

# Jeep GI



Jeep J6

# adiator



нообразияе версий







Jeep Flatbill

Каждый год на католическую Пасху в пустыне Моаб проходит вседорожный автофестиваль Moab Jeep Safari. Он подразумевает не только соревнования на бездорожье, но и традиционную презентацию ярких концепт-каров Jeep от придворного ателье Морар.

Если в предыдущие годы в Морар дорабатывали самые разные модели марки, то теперь взялись лишь за пикап Jeep Gladiator

и выпустили шесть его вариантов. Новый Jeep J6 намекает на возможное появление его двухдверной версии. Он короче серийной модели (5105 мм в длину), но обладает удлиненным 1,8-метровым грузовым отсеком. Также обращают на себя внимание 37-дюймовые шины с грунтозацепами, новые бамперы, дуги в кузове и дополнительная оптика. Салон декорирован кожей.

Jeep Wayout создали для любителей от-

дыха на природе. Главная его особенность – двуспальная палатка на крыше. Для нее подготовили специальный постамент. У пикапа также появились дополнительные бензобаки и шноркель, обращают на себя внимание и колеса в ретро-стиле. Лебедка способна выдержать вес в 5,4 тонны.

А Jeep Flatbill оценят поклонники вседорожных мотоциклов. В кузове их поместится целых два. Также у пикапа увеличен до

Jeep JT Scrambler





### Jeep Gladiator Gravity

383 мм клиренс, установлены новые передние крылья, капот с воздухозаборниками и 40-дюймовые шины с глубоким протектором. Мягкая крыша выполнена съемной.

Jeep JT Scrambler создан в стиле одноименного пикапа 80-х. Его окраска выполнена в стиле моделей тех лет. Также установлены дополнительные фары и 37-дюймовые шины, а клиренс увеличен на 50 мм (до 332 мм). Салон декорирован особой корич-

невой кожей.

Пикап Jeep Gladiator Gravity можно собрать самому, если заказать аксессуары от Moab. В первую очередь обращают на себя внимание двери из металлических труб и дополнительный багажник. Дорожный просвет вырос до 332 мм и установлены 37-дюймовые всесезонные покрышки.

Jeep M-715 Five-Quarter – пожалуй, самый экстремальный в этой когорте. Во-первых,

он серьезно изменен внешне и напоминает первый Gladiator 60-х годов в военной версии M-715. Его передние крылья и капот карбоновые, а мягкая крыша полностью складывается. Под капотом прячется 6,2-литровый компрессорный V8 мощностью 707 л. с. от Dodge Charger Hellcat. Также установлены новые мосты и 40-дюймовые всесезонные покрышки.



### Jeep M-715 Five-Quarter



# Mercedes



# - Benz GLB







**Mercedes-Benz** продолжает расширять свою линейку моделей повышенной проходимости. Поскольку вседорожники **GLA** и **GLC** существенно отличаются друг от друга размерами, то это позволит поместить в нишу между ними новый **Mercedes-Benz GLB**. Его прототип показали на автошоу в Шанхае.

Концепт-кар Mercedes-Benz GLB выглядит очень сдержанно и реалистично, так что можно предположить, что у серийной модели будут минимальные отличия. У автомобиля выражен двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора украшена большой

трехлучевой звездой, а по бокам установлены крупные светодиодные фары. Из вседорожных атрибутов следует отметить пластиковый обвес, шины с грунтозацепами, дополнительную оптику и багажник на крыше. Автомобиль достигает 4634 мм в длину, 1890 мм в ширину и 1900 мм в высоту.

В отделке салона сочетаются кожа, нубук и алюминий. Как и у многих современных Mercedes-Benz, цифровая панель приборов и сенсорный дисплей мультимедийной системы сблокированы в один модуль. Вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Спереди установлены спортивные кресла. Mercedes-Benz GLB семиместный,

а сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой.

Вседорожник оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 224 л. с., дополненного улучшенной системой регулировки фаз газораспределения. Также на модели дебютировала новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Полный привод дополнен несколькими режимами работы с разными пропорциями распределения тяги по осям.

Серийный Mercedes-Benz GLB должны представить на Франкфуртском автосалоне. В продажу модель поступит с осени.





# Audi AI-

предвестник горо



# -МЕ

## дского электромобиля





**Концерн Volkswagen продолжает развивать свою модульную платформу MEB, созданную специально для электромобилей. Новым представителем этой линейки станет компактный хэтчбэк Audi. Предваряет его концепт-кар Audi AI-ME.**

Новый Audi AI-ME достигает 4,3 м в длину, 1,9 м в ширину и 1,52 м в высоту при колесной базе в 2,77 м. Кузов выполнен из стали, алюминиевых сплавов и пластика. Во внешнем виде преобладают грани, а колесные арки серьезно выражены. Также обращает на себя внимание большой угол наклона лобового стекла. Светодиодные матричные фары выполнены в виде сот. Боковые двери

выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Фонари высоко посажены и растянуты на всю ширину кузова, а дополнительная задняя оптика размещена на крыльях.

В отделке салона сочетаются сукно, кожа и дерево. Руль Audi AI-ME напоминает авиационный штурвал, очень необычно выполнены и педали. На всю ширину передней панели растянут трехмерный жидкокристаллический дисплей. Прозрачная крыша украшена деревянными планками и живыми растениями. Автомобиль имеет посадочную формулу 2+2, причем сзади установлена небольшая складывающаяся скамейка. В

салоне предусмотрены откидные столики, а подстаканники снабжены магнитами.

Audi AI-ME также получил автопилот. В автономном режиме руль прячется в переднюю панель. Также предусмотрена система искусственного интеллекта, позволяющая наладить связь с другими автомобилями.

На задней оси установлен электромотор мощностью 170 л. с. от Volkswagen I.D. и литий-ионную аккумуляторную батарею емкостью 65 кВт·ч. Запас хода составляет около 500 км. Оснащение включает адаптивные амортизаторы.





# Infiniti Qs



В ОЖИДАНИИ ЭЛЕКТРИЧЕ

# inspiration



еского вседорожника





**В скором будущем в линейке Infiniti должна появиться новая линейка электрических моделей. Специально для них разрабатывают полностью новую платформу. Предваряет электромобили целая серия концепт-каров, а новейшим ее представителем является Infiniti Qs Inspiration.**

Новый Infiniti Qs Inspiration позиционируется, как спортивный седан. У него вытянутый профиль с высокой оконной линией и большими углами наклона стоек крыши. Во внешнем виде преобладают грани. Светодиодными являются не только узкие фары и фонари, но и подсветка передней части. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Профиль подчеркивают большие 22-дюймовые легкосплавные диски.

В отделке салона сочетаются кожа, карбон и кашемир, а на полу постелили ворсистый ковер. Интересно, что у водителя и пассажиров отделка несколько отличается. Руль приплюснут сверху и снизу, а показания приборов выведены на большой жидкокристаллический дисплей. Сенсорный экран поменьше заменяет переключатели блока климат-контроля. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Внутри установлены четыре отдельных спортивных кресла с интегрированными подголовниками, причем задние сиденья поворачиваются. Оригинально выполнена сетчатая крыша вседорожника в традиционном японском стиле.

Серийные электромобили Infiniti будут комплектовать двумя электромоторами и полным приводом, а за доплату можно будет дополнить их бензиновым мотор-генератором, вырабатывающим электроэнергию. Премьера первой электрической модели запланирована на 2021 год.



# Volkswagen

прото



# en I.D. Roomz

ОТ ТИПА ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО  
ВСЕДОРОЖНИКА





**С конца нынешнего года Volkswagen постепенно начинает запускать в производство электромобили нового «семейства» I.D. Все они будут построены на специально созданной платформе MEB. Уже известно, что в линейке будут седаны, хэтчбэки, мини-вэны и вседорожники. Именно электрическую модель повышенной проходимости предваряет концепт-кар Volkswagen I.D. Roomz.**

Volkswagen I.D. Roomz достигает 4915 мм в длину при колесной базе 2965 мм и отличается весьма авангардным дизайном. У него мускулистые расширенные колесные арки и высокая оконная линия. Передняя часть выполнена в духе Volkswagen Atlas, но

при этом фальшрадиаторная решетка снабжена светодиодной подсветкой. Двери выполнены сдвижными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использована экологически чистая ткань. Руль приплюснут сверху и снизу, а прямо на нем установлен дисплей цифровой панели приборов. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели установлен большой сенсорный экран мультимедийной системы. Вседорожник является семиместным и оснащен автопилотом. В автономном режиме есть возможность разложить водительское кресло и путешествовать полулежа.

Передние колеса приводит в движение 102-сильный электромотор, а задние – 204-сильный. Таким образом реализован полный привод и суммарно получается мощность в 306 л. с. Электромобиль Volkswagen разгоняется до 100 км/ч за 6,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч.

Аккумуляторная батарея на 82 кВт·ч обеспечивает запас хода в 450 км. Пополнить заряд на 80% можно всего за полчаса, если использовать устройство быстрой зарядки.

Премьера Volkswagen I.D. Roomz состоялась на автосалоне в Шанхае. Серийный электрический вседорожник появится в 2020 году.





# Chevrolet



долгожданное н

*Тест-Драйв*

ПРЕМЬЕРА

# т Captiva



новое поколение





**Вседорожник Chevrolet Captiva хорошо известен на нашем рынке. Модель является настоящим долгожителем, ведь в производстве она с 2006 года. И вот наконец на автошоу в Таиланде состоялась презентация долгожданного второго поколения модели.**

Новый Chevrolet Captiva немного крупнее предшественника – достигает 4655 мм в длину, 1835 мм в ширину и 1760 мм в высоту при колесной базе в 2750 мм. У него весьма оригинальный дизайн с изогнутой оконной линией, рельефными боковинами и раздутыми крыльями. Широкая решетка радиатора сочетается с очень тоненькими

фарами, которые могут быть и светодиодными. Сзади обращают на себя внимание прямоугольные фонари. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Отделка салона щедро разбавлена серебристыми вставками, а обод руля выполнен плоским снизу. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Покупателям, как и прежде, предложат версии на 5 и 7 мест.

В самой дорогой версии будут предусмотрены кожаный салон, система доступа без ключа, климат-контроль, панорамная крыша, парктроник, спутниковая навигация, камера

заднего вида и аудиосистема с 6 динамиками.

Поначалу новый Chevrolet Captiva будут оснащать только 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 147 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 230 Н·м. На выбор предложат 6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор.

Chevrolet Captiva второго поколения поступит в продажу с лета. Известно, что на первых порах выпускать вседорожник будут в Таиланде, Колумбии и Китае, причем в Поднебесной он будет продаваться под названием Baojun 530.



# Ferrari

ПО ИН



# 0-100 км/ч за 2,9 с

## Специальному заказу





REL  
EL  
PWR

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

01:14:02

**HOLD LAUNCH SW 4.8 bar**

ALT.  
LIGHTS  
SPARE LN  
LN TO.

FC F1000 SAE10

A/C  
FLASH  
MIRROR  
PIT  
PWR

REL  
EL  
PWR

LAUNCH  
STAB  
MIRROR  
PIT  
PWR







**В Ferrari продолжают практику создания особых моделей по индивидуальному заказу богатых клиентов марки. За последние пять лет уже создали с десятком таких автомобилей, а самыми свежими из них являются Ferrari SP3JC и P275 RW Competizione. Теперь же рассекречено новое купе Ferrari P80/C, над которым работали четыре года.**

Ferrari P80/C создали для гоночного трека и он не может передвигаться по дорогам общего пользования. В его основе лежит гоночный Ferrari 488 GT3, хотя внешне автомобили абсолютно не похожи. В дизайне

просматриваются черты классических Ferrari 330 P4 и Dino 206 S 60-х годов. У автомобиля клиновидный профиль с заостренным «носом», изогнутая линия крыши и характерные воздухозаборники в боковинах. Огромное внимание уделили аэродинамике, поэтому у купе карбоновый аэродинамический обвес, небольшой спойлер на крыше и громадное антикрыло. Специальное отверстие в передней части призвано оптимизировать прохождение потока воздуха над автомобилем. Автомобиль использует гоночные 18-дюймовые шины, а все кузовные панели выполнены из углеволокна.

В спартанском салоне Ferrari P80/C преобладает голый карбон. Руль выполнен в гоночном стиле, а показания приборов выведены на дисплей. В отличие от одноместного 488 GT3, здесь установлены два сиденья.

Купе Ferrari P80/C оснащено 3,9-литровым V8 с двойным турбонаддувом мощностью свыше 600 л. с. В паре с ним работает секвентальная трансмиссия.

Цену Ferrari P80/C держат в секрете, но по неподтвержденным данным, она составила около 5 миллионов долларов.





# Mitsub



смена по

# ishi ek



поколений





**Миниатюрный Mitsubishi ek известен с 2001 года и является самой компактной моделью японской марки. Теперь пришло время для уже четвертого его поколения, причем дебютировал хетчбэк А-класса сразу в двух разных исполнениях.**

Стандартный Mitsubishi ek Wagon отличается весьма сдержанным дизайном с малыми углами наклона стоек крыши, высоким капотом и небольшой хромированной решеткой радиатора. Гораздо ярче дизайн у вседорожного варианта Mitsubishi ek X. Его массивный передний бампер, широкая решетка радиатора и узкие светодиодные

фары выполнены в духе новых Mitsubishi Delica и L200. Получилось очень грозно, как для столь небольшого автомобиля. Кроме того, у ek X предусмотрены защитный пластиковый обвес и увеличенный спойлер на крыше.

Внутреннюю отделку можно разбавить разноцветными вставками. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а циферблаты приборов украшены синими ободками. К широкой наклоненной центральной панели сверху крепится сенсорный экран мультимедийной системы, а рычаг трансмиссии расположен непривычно высоко. Перечень

опций включает камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Новый Mitsubishi ek будет оснащать исключительно 660-кубовым бензиновым турбомотором мощностью 52 л. с., дополненного небольшой гибридной установкой. В паре с ним работает бесступенчатый вариатор CVT, а привод может быть как передним, так и полным.

Продажи Mitsubishi ek в Японии уже стартовали. На родине ek Wagon стоит от 11 700 долларов, а ek X – от 12 750 долларов.



# Toyota

НОВЫЙ



# Yaris

и старый знакомый





**Toyota Yaris** представляет японскую марку в В-классе с 1999 года. С этого времени мир увидели уже три поколения модели, а теперь к автошоу в Нью-Йорке подготовили новый Toyota Yaris.

Однако на самом деле модель оказалась не совсем новой. Дело в том, что в основе Yaris теперь лежит Mazda 2, ведь две японские компании договорились о сотрудничестве. У автомобиля нетипичный для В-класса силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается со слегка раскосыми фарами. Оконная линия изогнута, а фонари

высоко посажены. На крыше установлен небольшой спойлер.

Отделку салона разбавляют серебристые вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое, а на его ободе предусмотрены напльвы для хвата рук. На приборной панели центральное место занимает тахометр с небольшим цифровым спидометром внутри. По бокам от него расположены два дисплея. К центральной панели прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Объем багажника равен 220 л.

Базовое оснащение Toyota Yaris включает систему автоматического торможения, кондиционер, подогрев передних сидений и 16-дюймовые легкосплавные диски.

Хэтчбэк предлагают только с одним двигателем – 1,5-литровой бензиновой «четверкой» мощностью 106 л. с. Toyota Yaris доступен исключительно с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Новый Toyota Yaris поступит в продажу с лета и поначалу будет доступен в США. В Европе же пока останется нынешнее поколение модели.





# Mercedes-A



# AMG CLA35

прибавка в мощности





**Mercedes-Benz CLA** появился в 2013 году, как четырехдверная версия **Mercedes-Benz A-Class**. Теперь в линейке **A-Class** появился седан, однако от **CLA** не отказались и новое его поколения сделали более стремительным и спортивным. К тому же, у него теперь будет сразу две версии от **AMG**. Первым дебютировал новый **Mercedes-AMG CLA35**.

Под капотом **Mercedes-AMG CLA35** прячется доработанный 2,0-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом. Его мощность составляет 306 л. с., а максимальный крутящий момент равен 400 Н·м. Спортивная выхлопная система обеспечивает сочный звук. С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а максимальная скорость

составляет 250 км/ч. Справиться с огромной тягой и побороть пробуксовку при старте помогает система полного привода.

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

Новый **Mercedes-AMG CLA35** отличается





элегантным дизайном с аркообразной крышей и раскосыми светодиодными фарами. Отличить его от стандартной модели можно по особой решетке радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Кроме того, автомобиль получил аэродинамический обвес и небольшой задний спойлер. Стандартными являются 18-дюймовые легкос-

плавные диски.

В салоне установили новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Появились и спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Кроме того, у CLA35 изменена графика цифровой панели приборов, а мультимедийная система дополнена интересными функциями – показывает время

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

Новый Mercedes-AMG CLA35 представили на автошоу в Нью-Йорке. А немного позже линейку модели расширит и флагманский CLA45 мощностью не менее 400 л. с.



# Renault City



Д

# City K-ZE



доступный электромобиль



**Высокая цена пока остается одним из основных недостатков электромобилей. Конечно, передовые технологии дешевыми не бывают, хотя за последние годы недорогих электрических моделей стало больше. Причем, речь идет не только о китайских производителях – Renault, например, подготовили City K-ZE.**

Новый Renault City K-ZE создан на базе недорогого 3,7-метрового хэтчбэка Kwid, что заметно по характерному дизайну с высоким капотом и мускулистыми расширенными крыльями. А вот передняя часть полностью новая – с широкой фальшрадиаторной решеткой и «двухуровневой» опти-

кой (ходовые огни являются светодиодными). Также у электромобиля клиренс уменьшен со 180 до 150 мм. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены овальные фонари.

В салоне господствует лаконичный стиль. Приборной панелью служат два жидкокристаллических дисплея, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Обращает на себя внимание круглый селектор трансмиссии. У автомобиля довольно большой (для таких размеров) 300-литровый багажник. В самой дорогой версии предусмотрены камера заднего вида, спутниковая нави-

гация и Wi-Fi.

Характеристики Renault City K-ZE пока не разглашают. По предварительным данным, он оснащен электромотором мощностью 48 л. с. Зато объявлен запас хода – 250 км. Зарядить электромобиль Renault от домашней электросети можно всего за 4 часа, а от станции – за 50 минут.

Электромобиль Renault City K-ZE будут выпускать в Китае уже с конца года и сначала поступит в продажу именно там. Цена стартует с отметки в 8000 долларов, однако эта сумма не включает стоимость батареи (ее будут сдавать в лизинг).





# Volkswagen



*Тест-Драйв*  
ПРЕМЬЕРА

# en Atlas X

В НОВОМ ФОРМАТЕ





**Семиместный Volkswagen Atlas – самый большой представитель вседорожной линейки немецкой марки. Однако теперь у него появилась более компактная купеобразная версия. Во всем мире она будет известна как Atlas X, но в Китае, где представили новинку, она будет продаваться как Teramont X.**

Новый Volkswagen Atlas X на 120 мм ко-

роче стандартной модели – 4915 мм в длину при такой же колесной базе в 2980 мм. Вседорожник сохраняет знакомый мускулистый дизайн с высоким капотом и выраженными колесными арками. Самое заметное внешнее отличие – наклоненные на большой угол задние стойки крыши. Кроме того, на крыше появился небольшой спойлер. Также у автомобиля несколько

изменена хромированная решетка радиатора. Оптика является полностью светодиодной.

Конечно, уменьшенные размеры заставили отказаться от третьего ряда сидений. Оформление салона при этом осталось прежним. Трехспицевый руль с плоским ободом снизу позаимствован у Passat так же, как и некоторые переключатели. Пока-





зания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Список дополнительного оборудования включает 480-ваттную аудиосистему, парковочный автопилот, технологии автоматического замедления, соблюдения поло-

сы движения и мониторинга «слепых» зон.

Пока что объявлены двигатели китайского Teramont X. Ему предложат на выбор два турбомотора: 2,0-литровую 186-сильную «четверку» и 2,5-литровый V6 мощностью 300 л. с. В других странах, скорее всего, также добавят 2,0-литровый 240-сильный турбомотор и 3,6-литровый атмосферный V6, развивающий 280 л. с.

Volkswagen Atlas X будет оснащать 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Предложат версии как с полным, так и с передним приводом.

Премьера модели состоялась на автошоу в Шанхае. В Китае вседорожник поступит в продажу с лета, а в других странах новый Volkswagen Atlas X представят с осени.



# Кайма R

обновлені



*Тест-Драйв*

ПРЕМЬЕРА

# evero

## не роскошного гибрида





**В 2009 году Fisker представили невероятный гибридный седан Karma. Автомобиль привлекал изящным дизайном и неплохими характеристиками. Два года спустя его запустили в производство, но из-за финансовых трудностей на предприятии в Финляндии удалось выпустить лишь 2500 авто. С 2016 года китайский концерн Wanxiang Group перезапустил модель под названием Karma Revero, а теперь ее обновили и добавили приставку GT в название.**

Новый Karma Revero GT сохраняет элегантный дизайн с очень длинным капотом и сдвинутым назад салоном. В профиль седан похож на зверя, проиготовившегося к прыжку. Подчеркивают силуэт огромные 22-дюймовые легкосплавные диски. Длинный (4996 мм) и низкий (1330 мм) автомобиль кажется расплавленным по земле. Обновленную модель можно узнать по карбоновой вставке на месте решетки радиатора и новым светодиодным фарами. На крыше установлены солнечные батареи, питающие элек-

тричеством климатическую установку, аудиосистему и даже аккумуляторы. Широкие «плечи» седана подчеркнуты тоненькими фонарями.

Салон выполнен в неоклассическом стиле. В отделке использованы экологически чистые материалы – синтетическая кожа, натуральные ткань и шерсть. Пластик получен путем вторичной переработки. Установлен более компактный трехспицевый руль, а показания приборов выводятся на новый жидкокристаллический дисплей. Karma





Revero GT получил улучшенную мультимедийную систему с 10,2-дюймовым сенсорным экраном. Седан остается четырехместным, а объем его багажника – 201 л.

Комплектация включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, круиз-контроль, электропривод передних и подогрев всех сидений. Установлены и 8 подушек безопасности.

Karma Revero GT получил полностью новую гибридную установку BMW. Бензиновый турбодвигатель объемом 1,5 л и два электромотора суммарно развивают 535 л. с. и обеспечивают 550 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч.

Новая аккумуляторная батарея на 28 кВт·ч позволяет преодолеть 98 км в электрическом

режиме. Интересно, что она легче, поэтому масса автомобиля уменьшена до 2290 кг.

Обновленный гибрид Karma Revero GT поступит в продажу с осени, а выпускать его будут в Калифорнии. Цена седана составит 130 тыс. долларов. Позже появится заряженная версия GTS, способна разогнаться до 100 км/ч за 3,9 с.



# Aston Martin Superleggera долгой крышу



# n DBS a Volante





**Обозначение DBS носят самые мощные заряженные версии Aston Martin. Так заведено с 1967 года, а сейчас купе Aston Martin DBS Superleggera Volante является флагманом в модельном ряду британской марки. Теперь же появился собрат Volante в кузове кабриолет.**

Новый Aston Martin DBS Superleggera Volante оснащен 5,2-литровым турбированным V12 мощностью 725 л. с. и с крутящим моментом в 900 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а до 160 км/ч – 6,7 с. Максимальная скорость составляет 340 км/ч.

Кабриолет Aston Martin DBS Superleggera Volante оснащен системой векторизации

тяги и карбоново-керамическими тормозными дисками (диаметром 410 мм спереди, 360 мм сзади). Обязательными являются и адаптивные амортизаторы.

Superleggera, в переводе с итальянского, значит «сверхлегкий». Кабриолет примерно на 70 кг легче Aston Martin DB11 Volante, на базе которого он создан. У обеих моделей элегантный профиль с длинным капотом. Отличить новичка можно по огромной решетке радиатора и воздухозаборникам на капоте, установлены и 21-дюймовые легкосплавные диски. Также улучшена аэродинамика: прижимная сила равна 177 кг.

Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 16 с. Эту про-

цедуру можно проделывать на скорости до 50 км/ч или дистанционно с пульта системы бесключевого доступа.

Салон декорирован дорогой кожей с контрастными красными швами. Aston Martin DBS Superleggera Volante получил руль с плоским ободом снизу и спортивные ковшеобразные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Кроме того, изменена графика цифровой приборной панели. Стандартное оснащение расширили камеры кругового обзора, парковочный автопилот и Wi-Fi.

Новый Aston Martin DBS Superleggera Volante поступит в продажу с лета. Стоимость кабриолета в Европе составит от 295 500 евро.





### Технические характеристики Aston Martin DBS Superleggera Volante

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1793
Длина/ширина/высота, мм	4712/1968/1280
Колесная база, мм	2805
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5204
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	725 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость автомобиля в Европе, евро	295 500

# Aston Martin



*Тест-Драйв*

ПРЕМЬЕРА

# RapideE

электрический первенец









**Электромобили стремительно набирают популярность и открывают для себя все новые сегменты. Теперь даже спортивными электрическими моделями никого не удивишь, тем более, что грех не воспользоваться хорошими динамическими характеристиками. Даже такой консервативный автопроизводитель как Aston Martin презентовал свой первый электромобиль RapidE.**

Новый Aston Martin RapidE оснащен двумя электромоторами на задней оси. Суммарно они развивают 602 л. с. и обладают 950 Н·м крутящего момента, то есть электромобиль мощнее бензинового Rapide. Разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с, а максималь-

ная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. RapidE получил дифференциал повышенного трения, а его подвеска перенастроена.

Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 65 кВт·ч обеспечивает запас хода более, чем в 320 км. Подзарядить электромобиль Aston Martin от домашней электросети можно за 3 часа, а от быстрой станции – всего за 40 минут.

Aston Martin RapidE сохраняет знакомый стремительный дизайн с длинным капотом и заостренной задней частью. Отличить его от бензиновой модели можно по измененной фальшрадиаторной решетке и новому аэродинамическому обвесу. Также специально для электромобиля разработаны 21-дюйм-

овые кованые диски с улучшенной аэродинамикой.

В салоне RapidE можно заметить новую отделку карбоном и кожей с ярко-синими швами. Еще одним новшеством стала цифровая 10-дюймовая панель приборов с изменяемой конфигурацией.

Новый Aston Martin RapidE презентовали на автошоу в Шанхае. Всего выпустят только 155 электромобилей, причем один из них станет авто Джеймса Бонда в новом фильме о приключениях агента 007. Цена эксклюзивной модели составит около 285 тыс. евро.





### Технические характеристики Aston Martin RapidE

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Длина/ширина/высота, мм	5019/1929/1360
Колесная база, мм	2989
<b>Двигатель</b>	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Сзади поперечно
Макс. мощность, л. с.	602
Макс. крутящий момент, Н•м	950
Емкость батареи, кВт•ч	65
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	1-ст. реостатная
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control,
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/35 ZR21 спереди, 295/30 ZR21 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	250
Запас хода, км	320
Стоимость автомобиля в Европе, евро	285 000

# Ford Kuga



# а третья глава









**Ford Kuga** представляет марку в сегменте компактных вседорожников с 2008 года. За это время выпущено уже свыше миллиона автомобилей и по массовости Kuga уступает разве что Ford Focus и Fiesta. Теперь пришло время для третьего поколения модели.

Новый Ford Kuga по-прежнему является близким родственником Focus и делит с ним новую платформу C2. Вседорожник подрос до 4620 мм в длину и 1882 мм в ширину при колесной базе в 2710 мм, но стал легче на 90 кг.

Дизайн модели радикально преобразился и стал элегантнее. Во внешнем виде теперь преобладают плавные формы. Широкая решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами. Крыша стала более аркообразной, а оконная линия теперь ниже. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а продолговатые фонари выше посажены.

За доплату предложены легкосплавные диски диаметром до 20 дюймов.

В салоне улучшены материалы отделки, предлагают теперь и флагманскую версию Vignale с более роскошным внутренним убранством. Впервые для Ford Kuga предложены в качестве опции цифровая панель приборов и система проецирования данных на лобовое стекло. К центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. На втором ряду стало больше места над головой, а салон теперь шире. К тому же, задние сиденья получили горизонтальную регулировку. Объем багажника вырос до 523 л.

Перечень опций расширили камеры кругового обзора, Wi-Fi, подогрев задних сидений, 575-ваттная аудиосистема и беспроводная зарядка для смартфонов. Кроме того, теперь доступны системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного

вождения.

Для Ford Kuga предложат новые 1,5-литровые трехцилиндровые турбомоторы мощностью 120 и 150 л. с. с возможностью отключения одного цилиндра. Также доступны турбодизели объемом 1,5 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Кроме того, появится 225-сильный заряжаемый гибрид Kuga, способный проехать 50 км на электротяге.

Американская версия (она по-прежнему называется Ford Escape) получит бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (180 л. с.) и 2,0 л (250 л. с.), а также 200-сильную гибридную установку.

Вседорожник предложен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или новым 8-ступенчатым «автоматом», передним либо полным приводом.

Новый Ford Kuga поступит в продажу с лета. Цены стартуют с отметки примерно в 25 тыс. евро.





### Технические характеристики Ford Kuga

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4620/1882/1683
Колесная база, мм	2710
Объем багажника, л	523
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1497
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	25 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# Lexus LM



# НЕТИПИЧНЫЙ МИНИ-ВЭН







**За свою 30-летнюю историю Lexus выпускал и седаны, и купе, и кабриолеты, и вседорожники. Однако мини-вэнов в его линейке никогда не было, ведь в премиум-сегменте подобные модели не слишком популярны. Хотя сейчас серьезно растет спрос на бизнес-шаттлы и как раз эту нишу и займет новый Lexus LM.**

Lexus LM достигает 4915 мм в длину при колесной базе в 3000 мм. Он создан на базе Toyota Alphard и это заметно по характерному профилю с высокой оконной линией и обратным наклоном центральных стоек крыши. Впрочем, передняя часть решена в традиционном стиле Lexus – с огромной веретенообразной решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. Задние двери выполнены сдвижными и,

естественно, дополнены электроприводом. Фонари сложной формы растянуты на всю ширину кузова.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Большую часть центральной панели занимает огромный сенсорный экран. Интересно, что первый ряд сидений отделен от задних пассажиров перегородкой, как в лимузинах. В нее вмонтирован 26-дюймовый монитор.

Новый Lexus LM будут предлагать в стандартной семиместной версии и роскошном четырехместном исполнении. В последнем случае сзади установлены два отдельных раскладных кресла с электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. У пассажиров есть свой сенсорный экран для управления вышеперечисленными функциями, а также трехзонным кли-

мат-контролем и проигрывателем Blu-ray. Кроме того, предусмотрены холодильник и аудиосистема с 19-динамиками. Базовое оснащение включает системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Мини-вэн Lexus предлагают в двух версиях: с 3,5-литровым бензиновым V6 мощностью 301 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией или с 215-сильной гибридной установкой и вариатором. Привод может быть передним или полным.

Lexus LM поступит в продажу с конца этого года по цене примерно от 100 тыс. долларов. Интересно, что поначалу мини-вэны будут окрашивать только в черный и белый цвета.





### Технические характеристики Lexus LM

Тип кузова	Мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/4-7
Длина/ширина/высота, мм	4915/1850/1895
Колесная база, мм	3000
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3501
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	301 при 6200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	360 при 4700
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Передний или подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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, VSC, TRAC
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля, долларов	100 000 – 120 000



# Audi SQ2

маленькая в



**вседорожная ракета**



**Audi Q2 – самый компактный вседорожник немецкой марки. Пусть он небольшой и относительно доступный, но у него все равно появилась заряженная версия от спортивного подразделения Quattro. Как заведено у Audi, она получила приставку S в названии.**

Новый Audi SQ2 выдержан в типичном стиле немецкой марки. У вседорожника подтянутый дизайн с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми расширенными задними крыльями.

Во внешнем виде преобладают грани. Отличить заряженную версию от стандартной модели можно по новой широкой решетке радиатора и светодиодным фарам. Кроме того, предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес. Задние стойки крыши наклонены, а пятая дверь сверху прикрыта увеличенным спойлером. По краям кузова размещены крупные трапециевидные фонари, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Вседорожник достигает 4210 мм в длину при колесной базе в 2594 мм. Его дорожный просвет уменьшен на 20 мм – до 180 мм. Правда, при таких размерах Audi SQ2 довольно-таки тяжелый – 1510 кг. Зато коэффициент лобового сопротивления равен 0,34, что неплохо для модели такого класса.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, разбавленные ярко-красными вставками и швами. На педалях появились металлические накладки. Передняя панель напоминает крыло самолета, а вентиляци-





онные дефлекторы похожи на сопла реактивного двигателя. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 7-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществ-

ляется с помощью круглого джойстика, а за доплату доступна сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцем. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Audi SQ2 получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. У них лучшая боковая поддержка, хотя они более упругие, чем

сиденья в стандартном вседорожнике. Посадка довольно низкая, по меркам вседорожников. Это вместе с толстыми задними стойками несколько ухудшает обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места над головой вполне достаточно, чтобы поместились пассажиры ростом 185 см, а вот их коленям тесновато. Салон также не очень широкий,









особенно в районе плеч, поэтому двоим сзади комфортнее. Зато у кресел регулируется угол наклона спинок. Объем багажника равен 355 л в обычном состоянии и 1000 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Audi SQ2 расширена и включает электроприводы стеклоподъем-

ников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, Wi-Fi, спутниковую навигацию, датчики света и дождя. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологию автоматического торможения. Список опций включает

электроприводы передних кресел и пятой двери, камеру заднего вида, парковочный автопилот, 705-ваттную аудиосистему, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также предложены технологии соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и распоз-



навания дорожных знаков.

Под капотом прячется 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 300 л. с., знакомый по Audi S3 и Volkswagen Golf R. Он очень тяговит и эластичен, ведь приличные 400 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин и в распоряжении вплоть до 5200 об/мин. При этом мотор очень быстро набирает обороты и легко достигает своего предела в 6600 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. Разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Звук «четверки» получился сочным и приятным благодаря специальному синтезатору в

выхлопной системе. Технология глушения мотора при остановках позволяет добиться на удивление небольшого расхода топлива – 8,6 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями S tronic отличается очень быстрыми переключениями передач. Обязательным является полный привод, хотя не стоит ожидать от SQ2 выдающихся способностей на бездорожье.

На асфальте полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, а система векторизации тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Вседо-

рожник отлично маневрирует, а его руль стал острее, точнее и наполнен тяжестью. Подвеска Audi SQ2 стала более упругой, поэтому дорожные неровности серьезно осязались. Зато крены кузова в поворотах существенно уменьшены. Как ни странно, адаптивные амортизаторы недоступны даже в качестве опции, хотя для Q2 их предлагают. Увеличенные тормозные диски диаметром 340 мм спереди и 310 мм сзади обеспечивают уверенное замедление.

Новый Audi SQ2 уже поступил в продажу. В Европе заряженный вседорожник стоит от 44 500 евро, то есть он существенно дороже стандартной модели.

## Технические характеристики Audi SQ2

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1510
Длина/ширина/высота, мм	4210/1802/1524
Колесная база, мм	2594
Колея передняя/задняя, мм	1547/1551
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	355/1000
Диаметр разворота, м	10,9
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	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 5300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000-5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
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	235/45 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,6
загородный цикл	6,0
смешанный цикл	7,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	44 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# BMW 3 S



eries

седьмое поколение



**BMW 3 Series – одна из самых массовых моделей премиум-сегмента. С 1972 года выпущено свыше 15,5 миллиона автомобилей, что является неплохим показателем. Теперь эстафету принимает новая «тройка» седьмого поколения в кузове G20.**

Новый BMW 3 Series сохраняет классические пропорции с длинным капотом и сдвинутым назад салоном, сохранен и фирменный изгиб задних стоек. Хотя отличить седан BMW от предшественника нетрудно, особенно в анфас. Традиционная разделенная решетка радиатора увеличена в размерах, а фары теперь более узкие и с полностью светодиодной оптикой. Бокови-

ны стали менее профилированными, а оконная линия теперь чуть выше. В крышку багажника интегрирован спойлер. По краям кузова размещены тоненькие изогнутые фонари. Автомобиль с пакетом M Performance можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Платформа CLAR позаимствована у старших BMW 5 и 7 Series. Седан подрос сразу на 85 мм (до 4709 мм), а его колесная база прибавила 41 мм – до 2851 мм. Но поскольку конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, то массу удалось уменьшить на 55 кг. Проработана и аэродинамика: коэффициент лобового сопротив-

ления снижен до 0,23.

В салоне BMW 3 Series улучшены материалы отделки, а подсветка теперь светодиодная. Здесь по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по той же BMW 5 Series. В более дорогих версиях приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель, как и прежде, повернута к водителю, но теперь больше наклонена. Дисплей мультимедийной системы iDrive стал крупнее: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8,8 или





10,25 дюйма. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов. Ниже находится ниша, где может быть размещена беспроводная зарядка для смартфонов.

Передние сиденья BMW 3 Series стали комфортнее, а у опциональных спортивных кресел в версии с пакетом M Performance улучшена боковая поддержка. Подогрев предусмотрен уже в базовой версии. Водитель и передний пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Широкий центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи с USB-разъемом.

На втором ряду несколько увеличено пространство для ног, а место над головой

осталось на уровне предшественника. Теперь здесь не тесно пассажирам ростом 185 см. Салон сделали чуть шире, поэтому трем пассажирам сзади просторнее. Объем багажника остался на прежнем уровне – 480 л, а его крышка теперь может быть дополнена электроприводом с датчиком открытия.

Базовая комплектация BMW 3 Series расширена и теперь включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света, 100-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления

в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В версии Advantage добавлены трехзонный климат-контроль, парктроник и спутниковая навигация. Среди опций теперь есть парковочный автопилот, система доступа в авто с помощью смартфона, Wi-Fi, камеры кругового обзора, 464-ваттная аудиосистема, система полуавтономного движения.

На первых порах предложат на выбор пять двигателей двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Базовая бензиновая «четверка» объемом 2,0 л развивает 184 л. с., также есть ее 258-сильный вариант. В более мощного турбомотора пиковый крутящий момент









достигает 400 Н·м при 1550-4400 об/мин, так что он эластичен и очень тяговит в широком диапазоне оборотов. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Такой BMW 3 Series достигает 100 км/ч за 5,8 с, а его максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. Кроме того, он стал экономичнее: в городском цикле расход топлива составляет 7,7 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

Новый 2,0-литровый турбодизель предложен в версиях на 150 и 190 л. с. Он стал тише и более тяговит, а еще активнее раскручивается и способен достичь 5000 об/мин. У 190-сильной версии максимальные 400 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. Динамика также улучшена –

6,8 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. В городе расход топлива составляет 5,2 л/100 км, а на трассе – 4,2 л/100 км.

Также можно выбрать 3,0-литровую 265-сильную дизельную «шестерку». С лета линейку расширят 3,0-литровая бензиновая версия M340i мощностью 374 л. с. и 292-сильный заряжаемый гибрид BMW 330e. А через год можно ожидать и новый BMW M3.

Четырехцилиндровые турбодизели доступны с 6-ступенчатой механической трансмиссией, но подавляющее большинство «троек» оснастят 8-ступенчатым «автоматом». Он работает более плавно, чем ранее. За доплату предложен полный привод.

Седан BMW 3 Series сохраняет традици-

онно увлекательную управляемость. Рулевое управление автомобиля точное, информативное и приятно наполнено тяжестью. Независимо от типа привода он демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Пакет M Performance включает дифференциал повышенного трения, который борется с недостаточной поворачиваемостью. Крены кузова в поворотах небольшие, однако за это приходится расплачиваться слишком упругой ездой. Улучшить комфорт езды могут опциональные адаптивные амортизаторы. Шумоизоляция салона улучшена, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW 3 Series уже поступил в продажу в Европе и стоит от 37 850 евро. Вскоре к седану присоединится и универсал.





### Технические характеристики BMW 3 Series

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1545/2060	1525/2075
Длина/ширина/высота, мм	4709/1827/1435	
Колесная база, мм	2851	
Колея передняя/задняя, мм	1589/1604	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	480	
Диаметр разворота, м	11,0	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1998	1995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	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	258 при 5000	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1550-4000	400 при 1750-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/59	Дт/59
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	задний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	225/50 R17	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8	6,8
Максимальная скорость, км/ч	250	240
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,7	5,2
загородный цикл	5,2	4,2
смешанный цикл	6,1	4,6
Стоимость автомобиля в Европе, евро	37 850 – 54 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



# Jeep Gla

B



# adiator

## возвращение пикапа



**Как ни странно, в линейке Jeep уже 25 лет нет пикапов, хотя в свое время компания выпускала сразу несколько таких моделей. В частности, с 1962 по 1988 годы выпускали Jeep Gladiator. Теперь его решили возродить, но уже в новом образе.**

Если первый Jeep Gladiator был создан на базе вседорожника Wagoneer, то теперь донором выступил культовый Wrangler. Родство заметно невооруженным глазом, ведь пикап сохранил и фирменный угловатый дизайн, и традиционную решетку радиатора Jeep, и выраженные крылья. Круглые фары дополнены ходовыми огнями, а в более дорогих версиях являются светодиодными. На капоте и в боковинах заметы вентиляционные отверстия. Интересно, что как двери, так и крышу (она может быть

жесткой или мягкой) можно снять, а лобовое стекло опускается вперед. Легкосплавные 17-дюймовые диски являются стандартными. Грузовая платформа достигает 1,5 м в длину, а вот ее борта непривычно низкие. Сзади по краям кузова установлены небольшие фонари.

Пикап предлагают только в четырехдверном исполнении. Новый Jeep Gladiator ощутимо крупнее Wrangler – достигает 5540 мм в длину при колесной базе в 3490 мм. В основе автомобиля лежит рама, так что неудивительно, что базовая версия весит 2106 кг. Хотя двери, капот и задний борт пикапа выполнены из легких алюминиевых сплавов.

В салоне – неплохие материалы отделки, а рулевое колесо обшито кожей уже в базовой версии. Рычаг трансмиссии украшен

изображением Willys. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем. Интересно, что бортовой компьютер может давать информацию об угле крена автомобиля и давлении в шинах.

Центральная панель Jeep Gladiator расположена практически вертикально, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. В зависимости от версии его диагональ составляет 7,0 или 8,4-дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля очень крупные и ими можно пользоваться в рабочих перчатках. К тому же, они выполнены из водостойкого материала. В самом низу центральной панели находятся переключатели электростеклоподъемников.

У рулевой колонки регулируются высота











и глубина. Передние кресла комфортабельные и хорошо удерживают спину. Высокий центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам неплохая благодаря тоненьким стойкам крыши. К тому же, помогает камера заднего вида, которая есть у всех Gladiator.

Пикап Jeep Gladiator является четырехместным. На втором ряду пространство для ног – одно из самых больших в классе, да и над головой запас неплохой. Пассажирам ростом 185 см сзади не тесно. Под задним

сиденьем спрятан ящик для мелкой поклажи.

Грузоподъемность Jeep составляет 725 кг. В грузовом отсеке предусмотрены запираемые ниши, а при желании его можно дополнить опционной тканевой либо пластиковой крышкой.

Базовая версия Sport укомплектована не очень богато – система доступа без ключа, кондиционер, аудиосистема, связь Bluetooth, 4 подушки безопасности и система стабилизации ESP. Самый дорогой вариант Launch

Edition подразумевает наличие двухзонного климат-контроля, датчика света, парктроника, передней камеры, спутниковой навигации, подогрева передних сидений и руля. Среди опций есть адаптивный круиз-контроль, Wi-Fi, система слежения за «слепыми» зонами и оригинальный съемный беспроводной динамик.

Поначалу новый Jeep Gladiator будет предложен только с одним двигателем – 3,6-литровым бензиновым V6 мощностью 286 л. с. Он отличается тишиной и плавностью



работы. Максимальные 352 Н·м крутящего момента достигаются при довольно высоких 4400 об/мин, хотя и на «низах» тяги хватает. Пикап способен буксировать прицеп весом 3,5 тонны. Разгон до 100 км/ч занимает 8,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 177 км/ч. Средний расход топлива составляет 12,4 л/100 км. Позже линейку расширит более экономичный и тяговитый 3,0-литровый турбодизель мощностью 260 л. с.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Все Gladiator получили полный привод с понижающей передачей, а версии Rubicon и

Launch Edition оснащены блокировками переднего и заднего дифференциалов, а также отключаемыми стабилизаторами поперечной устойчивости и вседорожным круиз-контролем (он позволяет преодолеть сложный участок на малой скорости). Дорожный просвет составляет 282 мм, уголъ въезда – 43,8°, а съезда – 26°. Пикап отлично проявляет себя на тяжелом бездорожье и способен преодолевать броды глубиной до 75 см.

На асфальте Jeep Gladiator немного мягче и комфортнее, чем Wrangler благодаря большей колесной базе. Хотя с незагруженным кузовом пикап все же встряхивает на

выбоинах. Также у него лучше курсовая устойчивость и коррекции траектории рулем нужно делать не так часто. Конечно, высокий рамный автомобиль всегда будет ощутимо крениться в поворотах. Руль очень легкий и информативности у него немного. Тормоза достаточно эффективнее и со 100 км/ч тяжелый автомобиль замедляется на отрезке в 39,3 м. Внутри довольно тихо благодаря неплохой шумоизоляции.

Новый Jeep Gladiator поступит в продажу в США с мая. Цены стартуют с отметки в 35 тыс. долларов.

## Технические характеристики Jeep Gladiator

Тип кузова	пикап
Количество дверей/мест, шт.	4/4
Снаряженная масса, кг	2106
Длина/ширина/высота, мм	5540/1875/1857
Колесная база, мм	3490
Колея передняя/задняя, мм	1598/1598
Клиренс (дорожный просвет), мм	282
Грузоподъемность, кг	725
Диаметр разворота, м	13,0
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3605
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	352 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/66
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/70 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	177
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	12,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	35 000 – 60 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# Kia Telluride



**ride**

**СЕМЕЙНЫЙ ИСПОЛИН**



**В последние годы в модельном ряду Kia не было большого полноразмерного вседорожника. Kia Mohave с производства сняли, а его преемник до сих пор не появился. Тем временем параллельно корейские конструкторы разработали новый Kia Telluride, который является самым большим легковым автомобилем в истории марки.**

Вседорожник достигает 5001 мм в длину и 1989 мм в ширину при колесной базе в 2900 мм. В отличие от Mohave, Kia Telluride не рамный, а с несущим кузовом. Его близким родственником является Hyundai Palisade. Начальная переднеприводная модификация весит 1863 кг. Базовая версия получила

18-дюймовые легкосплавные диски, а самая дорогая – 20-дюймовые.

Выглядит Kia Telluride, как классический вседорожник. У него сдержанный дизайн с длинным капотом, небольшими свесами кузова и малыми углами наклона стоек крыши. Фирменная широкая решетка радиатора Kia сочетается с вертикальными фарами. Оптика биксеноновая в стандартной версии и светодиодная – в более дорогих вариантах. У автомобиля слегка расширенные колесные арки, а пороги кузова и оконные рамки украшены хромированными молдингами. Сзади по краям кузова размещены тоненькие изогнутые фонари, а на крыше установлен небольшой

спойлер.

В салоне Kia Telluride довольно качественные материалы отделки. В базовой версии он декорирован искусственной кожей и вставками «под алюминий», а в более дорогих вариантах использованы натуральная кожа и дерево. Педали украшены металлическими накладками, а в качестве опции предложена подсветка салона с изменяемым цветом. На ободке рулевого колеса предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. За доплату данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

К широкой центральной панели сверху





крепится сенсорный панель мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8 или 10,25 дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разделены друг от друга. У магнитолы, к слову, есть интересный режим с отключением задних динамиков – на тот случай, если дети уснут на втором или третьем ряду. В салоне целых 16 подстаканников и 6 USB-портов (по два на каждый ряд кресел).

У рулевой колонки Kia Telluride изменяются высота и вылет. Передние сиденья широкие и комфортабельные. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность вперед и по

сторонам. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный тоннель. Вместительный бокс в переднем подлокотнике может быть снабжен беспроводной зарядкой для смартфонов.

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 оснащены регулировкой угла наклона спинок и очень легко складываются.

Объем багажника даже со всеми креслами на месте составляет 594 л. Со сложенным третьим рядом он возрастает до 1302 л, а если оставить только передние сиденья, то получится 2463 л. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовый Kia Telluride оснащен системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, аудиосистемой, камерой заднего вида, связью Bluetooth, датчиком света, 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 Prestige добавлены панорамная крыша, двухзонный климат-контроль, электропривод передних кресел, обогрев и вентиляция сидений первого и второго ряда, датчик дождя, спутниковая навигация, беспроводная зарядка для смартфона, камеры кругового обзора, 630-ваттная аудиосистема с 10 динамиками и специальным микрофоном для общения с задними пассажирами.

Вседорожник 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 Н·м крутящего момента достигаются только при 5200 об/мин. Впрочем, этого хватает, чтобы буксировать 2,2-тонный прицеп. Мотор работает тихо и довольно плавно, а 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи практически незаметно. Разгон до

100 км/ч занимает 8,1 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 12,4 л/100 км, а в загородном – 9,8 л/100 км.

Базовая версия Kia Telluride переднеприводная, а подключаемый полный привод является опцией. На скоростях до 40 км/ч можно заблокировать муфту и принудительно подключить заднюю ось. Есть и система помощи на крутом спуске. Кроме того, предусмотрены режимы для песка, снега и грязи.



Конечно, семейный автомобиль повышенной проходимости на первое место ставит комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Впрочем, с опционными 20-дюймовыми низкопрофильными шинами езда становится более упругой. За до-

плату предложена пневмоподвеска на заднюю ось. В поворотах высокий автомобиль ощутимо кренится. Рулевое управление весьма точное, а в спортивном режиме наполняется тяжестью. Курсовая устойчивость хорошая, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Благо-

даря качественной шумоизоляции на больших скоростях внутри тихо.

Новый Kia Telluride поступит в продажу с мая и изначально появится в США, ведь там вседорожник выпускают. Его цена стартует с 32 700 долларов.

## Технические характеристики Kia Telluride

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7-8
Снаряженная масса, кг	1972
Длина/ширина/высота, мм	5001/1989/1760
Колесная база, мм	2900
Колея передняя/задняя, мм	1707/1717
Клиренс (дорожный просвет), мм	203
Объем багажника, л	594/2463
Диаметр разворота, м	12,5
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	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
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	245/50 R20
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,4
загородный цикл	9,8
смешанный цикл	11,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	32 700 – 46 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# BMW 7 S

освеженный флагман



# erries





**Седан BMW 7 Series является флагманом немецкой марки с 1977 года. В 2015 году представили его шестое поколение, которое стало более ориентированным на комфорт. Теперь, четыре года спустя, пришло время для его планового обновления.**

Внешние изменения довольно-таки кардинальные, как для освежения. В первую

очередь, обращает на себя внимание огромная решетка радиатора, как на новом BMW X7. Она выглядит противоречиво, но, похоже, таким будет новый фирменный стиль. Фары, наоборот, более узкие, чем ранее. Они светодиодные, а за доплату доступна лазерная оптика дальнего света (она способна работать на расстояние до 600 м). У седана также новые V-образный бампер,

капот и передние крылья. А вот профиль остается знакомым – с длинным капотом, сдвинутым назад салоном, высокой оконной линией и характерным изгибом задних стоек крыши. В боковинах заметны вентиляционные отверстия, а пороги украшены молдингами. Серебристая накладка есть и на крышке багажника, а фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. Версию с





пакетом M Pack можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Новая передняя часть увеличила длину седана на 23 мм. Теперь стандартная версия достигает 5120 мм в длину при колесной базе в 3070 мм, а в удлиненном варианте эти показатели составляют 5260 и 3210 мм,

соответственно. Двери, крыша и крышка багажника изготовлены из алюминиевых сплавов, в конструкции также впервые применены магний и карбон, поэтому масса на удивление небольшая – 1800 кг в начальном исполнении.

При открытии дверей земля под ними подсвечивается. Брелок для BMW 7 Series снабдили специальным экраном, на который

выводятся информация об уровне топлива и напоминания пройти плановое техобслуживание. Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а найти здесь пластик не так уж и просто. Даже большинство кнопок металлические. Подсветка, естественно, светодиодная, а за доплату предложены диоды в потолке, имитирующие звездное небо. В салоне







преобладают горизонтальные линии. Рулевое колесо снабжено напльвами на ободе в районе хвата рук. Седан получил новую цифровую панель приборов, предусмотрена и система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель BMW 7 Series традиционно повернута к водителю. Сверху на ней установлен новый 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы iDrive. Для навигации в меню также предусмотрены джойстик, функции голосового управления и даже распознавания жестов руки. Переключателей здесь стало меньше, а клавиши блока климат-контроля теперь сенсорные – срабатывают от легкого касания.

Как рулевая колонка, так и передние кресла оснащены электроприводом регулировок. Сиденья BMW 7 Series очень мягкие и удобные, но при этом хорошо удерживают спину. Предусмотрена и функция подогрева. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотник также может обогреться, а внутри его спрятан бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильного телефона.

Покупатель может выбрать конфигурацию второго ряда: трехместный диван или два отдельных сиденья с электроприводом,

подогревом, подставками под ноги и откидными столиками. В последнем случае есть возможность отодвинуть вперед кресло переднего пассажира, чтобы увеличить пространство для ног. Впрочем, оно щедрое даже в короткобазой версии, а удлинённом варианте просто огромное. Подогрев задних кресел обязателен во всех 7 Series. Объем багажника увеличен до 515 л, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Конечно, комплектация BMW 7 Series очень богатая. Базовая версия получила систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, аудиосистема с 12 динамиками, связь Bluetooth, камера заднего вида, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также обязательными являются 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения. Пакет Executive Lounge включает четырехзонный климат-контроль, вентиляцию и функцию массажа для всех сидений, два 10-дюймовых монитора и съемный планшет для задних пассажиров, а также небольшой холодильник в заднем подлокотнике. Среди опций значатся Wi-Fi,

парковочный автопилот с дистанционным управлением с брелока, распылитель духов в салоне, 1400-ваттная аудиосистема с подсветкой динамиков, камеры кругового обзора, системы ночного видения и распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат три двигателя с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Новая рядная «шестерка» объемом 3,0 л развивает 340 л. с. Мощность 4,4-литрового V8 с двумя турбинами увеличена до 530 л. с. при 6000 об/мин. Этот мотор очень тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь обладает приличным крутящим моментом в 750 Н·м при 1800 об/мин. Он отзывчив и быстро набирает обороты. При разгоне «восьмерка» отзывается приятным рыком выхлопа, хотя громкой ее не назовешь. С ней 7 Series демонстрирует неплохую динамику – 4 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 13,2 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен в версиях на 265, 320 и 400 л. с. Удивительно, но он работает даже тише, чем бензиновый V8. У этого двигателя спокойный характер и отличный подхват с малых оборотов. В



400-сильной версии пиковые 760 Н·м крутящего момента достигаются при 2000 об/мин. Чтобы избежать турбопаузы, три турбины включаются сразу, а четвертая – после 2500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с. В городе такой 7 Series расходует 6,9 л/100 км, а на шоссе – 5,5 л/100 км.

Флагманский 6,6-литровый турбированный V12 дефорсировали с 600 до 585 л. с., чтобы он соответствовал новым эко-стандартам. А подзаряжаемый гибрид BMW 745e, наоборот, стал мощнее – 390 л. с.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и очень быстро. За доплату

предложен и полный привод.

Полноприводной 7 Series демонстрируют лучшее сцепление с дорогой, хотя и заднеприводной седан отлично сбалансирован. В стане BMW, похоже, произошла революция, ведь ходовая теперь более ориентирована на комфорт. Базовое оснащение теперь включает пневмоподвеску и адаптивные амортизаторы, которые буквально сглаживают дорожные неровности и кажется, что автомобиль парит над асфальтом. Также можно выбрать активные стабилизаторы поперечной устойчивости и технологию Active Comfort Drive, сканирующую дорогу впереди на наличие выбоин. Даже в режиме

Sport в езде нет ни малейшего намека на жесткость, хотя крены кузова при этом небольшие. Руль очень легкий, независимо от выбранных настроек. За доплату предложены подруливаемые задние колеса. На малых скоростях они помогают уменьшить диаметр разворота, а на больших – борются с недостаточной поворачиваемостью. Даже при 200 км/ч в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция отлично выполнена.

BMW 7 Series уже поступил в продажу в Европе. Стоимость седана стартует с отметки в 101 тыс. евро.

## Технические характеристики BMW 7 Series

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест	4/5	
Снаряженная масса, кг	2535	2535
Длина/ширина/высота, мм	5120/1902/1467	5260/1902/1467
Колесная база, мм	3070	3210
Колея передняя/задняя, мм	1618/1646	
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	
Объем багажника, л	515	
Диаметр разворота, м	11,2	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	530 при 5500	400 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	750 при 1800	760 при 2000-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Дт/83
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	9	
Размер шин	245/50 R18	225/60 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,2	6,9
загородный цикл	7,4	5,5
смешанный цикл	9,5	6,0
Стоимость автомобиля, гривен	101 000 – 174 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Skoda Sc

НОВЫЙ уровень



# Seala





**В модельном ряду Skoda началась реорганизация. Новая Skoda Octavia станет крупнее и дороже. В С-классе марку будет представлять хэтчбэк Scala, который позиционируют, как замену моделям Rapid и Spaceback. Правда, новичок дороже и богаче оснащен, а еще рассчитан на более молодую аудиторию.**

Учитывая такую направленность, неудивительно, что новая Skoda Scala выглядит выразительнее, чем другие автомобили марки. Он мало чем отличается от предсерийного концепт-кара Vision RS. Во внешнем виде преобладают грани. Широкая «зубастая» решетка радиатора сочетается со стрело-

видными фарами. Они, кстати, светодиодные уже в базовой версии. Воздухозаборник в бампере выполнен в виде улыбки. Капот и боковины выполнены рельефными, а заднее стекло сверху прикрыто заостренным спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда. По краям кузова сзади установлены изогнутые фонари, а между ними на пятой двери предусмотрена черная вставка. За доплату предложен спортивный пакет с обвесом и 18-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 16-дюймовых.

Scala – первая модель Skoda, построенная на модульной платформе MQB-A0, то

есть ближайшими ее родственниками являются Volkswagen Polo и Seat Ibiza. Правда, чешский хэтчбэк крупнее – 4362 мм в длину и 1793 мм в ширину при колесной базе в 2649 мм. Начальная версия весит. Коэффициент лобового сопротивления составляет 0,29.

Материалы внутренней отделки у Skoda Scala гораздо качественнее, чем у предшественников. При желании можно выбрать контрастные яркие вставки. В салоне преобладают горизонтальные линии. Часть деталей (вроде кнопок электростеклоподъемников) позаимствованы у разных моделей Volkswagen. Обод рулевого колеса выполнен





плоским снизу. В базовой версии предусмотрены привычные циферблаты приборов, а в самом дорогом варианте Style – 10,25-дюймовая цифровая панель приборов.

К компактной центральной панели крепится сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5, 8,0 или 9,2 дюйма. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного и некоторые из них слишком мелкие. Ниже расположены 2 USB-порта. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Помимо 6-литрового перчаточного ящика и ниш в дверях есть, например,

отсек для зонтика в двери и карманы в спинках передних кресел.

У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте уже в базовой версии. Передние сиденья довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. За доплату предложен подлокотник с боксом внутри. Под креслом водителя появилась специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду очень щедрое пространство как для ног, так и над головой. Однако

подушка дивана профилирована под два места, поэтому центральный пассажир несколько стеснен. Багажник также вместительный – 467 л в обычном состоянии и 1410 л со сложенными задними сиденьями. За доплату предложен электропривод пятой двери с сенсором открытия.

Комплектация Skoda Scala богаче, чем у Rapid и Spaceback. В базовой версии есть электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистема. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и контроля полосы движения. В самом доро-









гом варианте Style есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики света и дождя, круиз-контроль, связь Bluetooth. Список опций включает спутниковую навигацию, камеру

заднего вида, Wi-Fi, электропривод водительского кресла, подогрев передних сидений и лобового стекла, 405-ваттную аудиосистему, парковочный автопилот и технологию слежения за «слепыми» зонами.

Поначалу на выбор будут предложены три двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальный 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор развивает 115 л. с. Выше в иерархии стоит



1,5-литровая 150-сильная «четверка». Она более эластична и тяговита, пиковый крутящий момент достигает 250 Н·м в диапазоне 1500-3500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость составляет 219 км/ч. К тому же, этот двигатель работает гораздо тише и более плавно, чем 1,0-литровый. А благодаря системе отключения цилиндров расход топлива у него практически такой же 6,4 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 115 л. с. и также обладает максимальным крутящим моментом в 250 Н·м уже с 1500 об/мин.

Тяги вполне хватает для обгона на трассе, хотя этот мотор довольно отчетливо слышен. С ним хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,3 с и развивает 200 км/ч. При этом он экономичный – 4,9 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG демонстрирует очень быстрые переключения передач.

Настройки ходовой Skoda Scala демонстрируют компромисс между комфортом и управляемостью. Езда достаточно комфортабельная и по-настоящему ощутимы

только глубокие выбоины. При этом крены в поворотах небольшие. Автомобиль со спортивным пакетом, 18-дюймовыми дисками и адаптивными амортизаторами управляется лучше, но и подвеска у него более упругая. Рулевое управление чересчур легкое и не самое информативное. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. Шумоизоляция неплохая, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Новая Skoda Scala уже поступила в продажу в Европе. Там хетчбэк стоит от 16 500 евро, хотя позже появится более доступная 95-сильная версия.

## Технические характеристики Skoda Scala

Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1195/1668	1265/1718	1324/1760
Длина/ширина/высота, мм	4362/1793/1456		
Колесная база, мм	2649		
Колея передняя/задняя, мм	1531/1516		
Клиренс (дорожный просвет), мм	149		
Объем багажника, л	467/1410		
Диаметр разворота, м	10,9		
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	999	1498	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 5000	150 при 5000	115 при 3250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 2000-3500	250 при 1500-3500	250 при 1500-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
<b>Ходовая</b>			
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		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP,		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин	205/55 R16		
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	8,2	10,3
Максимальная скорость, км/ч	201	219	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,3	6,4	4,9
загородный цикл	4,1	4,2	3,7
смешанный цикл	4,9	5,0	4,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	16 500 – 28 150		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

# Jaguar X



# **Е** перезагрузка





**Первая проба Jaguar в D-классе оказалась не очень успешной. X-Туре был неплохим автомобилем на платформе Ford Mondeo, но не оправдал ожиданий. В 2015 году на смену ему пришел Jaguar XE, который стал гораздо удачнее. Теперь младший седан британской марки прошел модернизацию.**

Новый Jaguar XE радикально не изменился внешне. У него характерный для четырехдверных Jaguar силуэт с длинным рельефным капотом, короткими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Большой угол наклона лобового стекла, высокая оконная линия и ниспадающий силуэт кры-

ши делают профиль автомобиля стремительным. Широкая радиаторная решетка изменена, но по-прежнему декорирована хромом в большинстве версий. Более хищно выглядят новые узкие фары со светодиодной оптикой. В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Боковины украшены небольшими вентиляционными отверстиями. Крышка багажника заострена, а по краям кузова сзади размещены новые изогнутые фонари. Вариант Sport можно узнать по аэродинамическому обвесу, 19-дюймовым легкосплавным дискам (вместо стандартных 18-дюймовых) и заднему спойлеру.

В салоне улучшены материалы отделки. Внутри много алюминиевых вставок и черных лакированных деталей. Теперь во всех версиях салон декорирован кожей, а в Sport присутствует еще и алькантара. Можно выбрать накладки из дерева и даже карбона. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов и ее можно изменять нажатием кнопки, причем доступны 10 различных цветов. Передняя панель выполнена обволакивающей. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо. На смену циферблатам приборов пришел 12,3-дюймовый дисплей. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло.





Также следует отметить отказ от фирменного круглого селектора трансмиссии в пользу более традиционного рычага.

На широкой центральной панели Jaguar XE теперь установлены два сенсорных дисплея. Верхний 13,2-дюймовый экран отвели для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – заменяет часть клавиш климат-контроля.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Отныне во всех Jaguar XE они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Водителя и переднего пасса-

жира разделяет высокий центральный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Сзади пространство для ног очень щедрое, по меркам D-класса, да и над головой места достаточно для пассажиров ростом 180 см. Однако, салон не слишком широкий в районе плеч, поэтому троим здесь тесновато. К тому же, сидящему по центру мешает трансмиссионный тоннель. Объем багажника седана составляет 455 л, а его крышка за доплату может быть оснащена электроприводом.

Комплектация Jaguar XE расширена и теперь в базовой версии есть система до-

ступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, датчики света и дождя, камера заднего вида, круиз-контроль и спутниковая навигация. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля полосы движения. В самом дорогом варианте HSE добавлены аудиосистема с 11 динамиками и технология автоматического замедления. Перечень опций включает Wi-Fi, вентиляцию передних кресел, обогрев рулевой колонки, беспроводное зарядное устройство и система слежения за «слепыми» зонами. Кроме того, можно выбрать технологию All Surface Progress Control –









своеобразный круиз-контроль, позволяющий безопаснее преодолеть скользкий участок дороги или легкое бездорожье на скорости до 30 км/ч.

Линейка двигателей Jaguar XE претерпела большие перемены. Ушли в прошлое бензиновые V6 и теперь предлагают новые 2,0-литровые турбомоторы в версиях на 200, 250 и 300 л. с. Более мощный вариант эластичный и обладает отличными тяговыми характеристиками благодаря. Максимальные 400 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-4500 об/мин. С ним седан демонстрирует неплохую динамику: разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. При этом расход топлива гораздо меньше, чем у V6 – 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном.

Единственный турбодизель объемом 2,0 л

развивает 180 л. с. Его максимальные 430 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. Хотя при резком разгоне двигатель шумный, да и вибрации порой ощутимы. Такой седан достигает 100 км/ч за 8,1 с и развивает 228 км/ч. К тому же, он экономичный – 6,2 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она работает плавно, а переключения происходят быстро. Флагманский 300-сильный вариант по умолчанию полноприводной, остальным версиям эта опция доступна за доплату.

Седан демонстрирует хорошую управляемость и заинтересует активных водителей. Рулевое управление точное, наполнено тяжестью и на удивление информативное. Благодаря системе электронному заднему

дифференциалу и хорошему распределению веса по осям (53% на передние колеса, 47% - на задние) поворачиваемость близка к нейтральной. Передняя подвеска – двухрычажная (ее взяли у купе F-Туре), а задняя – «многорычажка» с интегрированными рычагами. Такая схема позволила добиться неплохого комфорта езды даже с 19-дюймовыми низкопрофильными покрышками. При этом XE мало кренится в поворотах. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы. Также следует отметить отличную шумоизоляцию, что особенно заметно на скоростях свыше 120 км/ч.

Обновленный Jaguar XE уже начали продавать в Европе. Цены немного подросли и теперь самая доступная версия стоит 43 700 евро.

## Технические характеристики Jaguar XE

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1690/2210	1640/2135
Длина/ширина/высота, мм	4672/1849/1416	
Колесная база, мм	2835	
Колея передняя/задняя, мм	1602/1603	
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	
Объем багажника, л	455	
Диаметр разворота, м	11,6	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1999	1999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	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	300 при 5500	180 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1500	430 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Дт/63
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	полный	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/40 ZR19	235/45 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	8,1
Максимальная скорость, км/ч	250	228
Расход топлива, л/100 км		
- городской цикл	9,4	6,2
- загородный цикл	6,4	4,3
- смешанный цикл	7,5	5,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	43 700 – 57 800	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Hyundai S

перерождение



# Sonata





**Седан Hyundai Sonata – переломная модель для корейской марки, ведь именно с ней удалось достичь успеха в D-классе. Выпускают его с 1985 года и с того времени выпущено свыше 7,5 млн. автомобилей. Новое, восьмое, поколение модели претерпело радикальные перемены.**

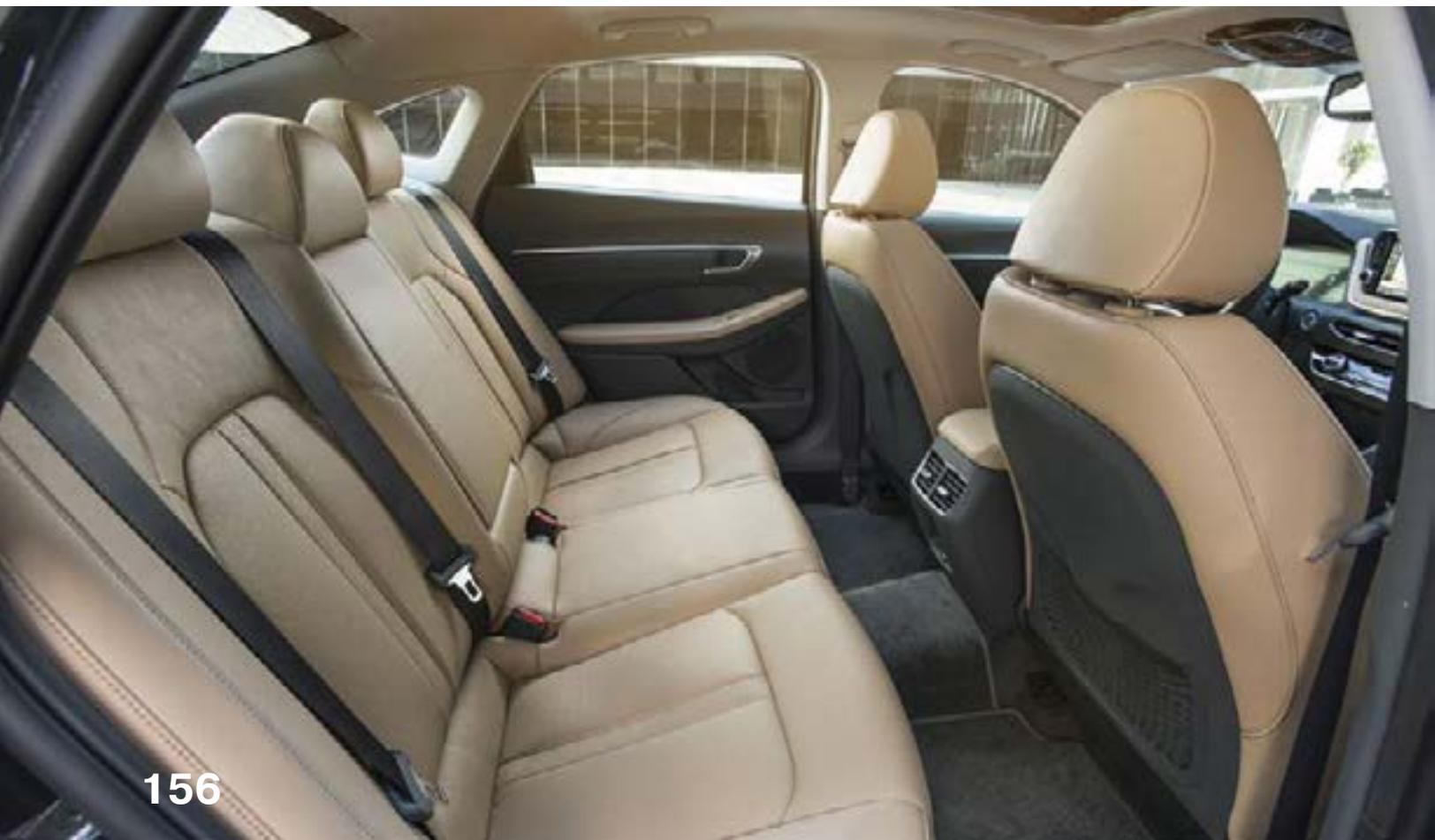
Новый Hyundai Sonata, прежде всего, изменился внешне и стал гораздо элегантнее на вид – в стиле концепт-кара Le Fil Rouge. В дизайне теперь преобладают более плавные формы. Динамичный профиль с аркообразной крышей делает седан немного похожим на купе. Капот автомобиля

стал длиннее и ниже, а передний свес укорочен. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оригинальные ходовые огни растянуты на крылья, а их продолжением являются фирменные хромированные молдинги Sonata, подчеркивающие оконную линию. Боковины стали более рельефными, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Необычные фонари растянуты на всю ширину кузова.

Седан подрос до 4900 мм в длину и 1860 мм в ширину при колесной базе в 2840 мм, а вот высоту уменьшили до 1445 мм. Начальная версия весит 1472 кг. Коэффициент

лобового сопротивления снижен до 0,27. Стандартными являются 16-дюймовые диски, а в качестве опции предложены колеса диаметром до 19 дюймов.

Салон серьезно изменился, а отделочные материалы стали качественнее. За доплату доступны даже дорогая кожа Nappa и подсветка с 64 разными цветами. Очень необычно смотрится четырехспицевое рулевое колесо. Впервые для Hyundai Sonata можно заказать 12,3-дюймовую цифровую панель приборов. Опцией является система проецирования данных на лобовое стекло. Рычаг трансмиссии заменили кнопочным





селектором.

На компактной центральной панели появился большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля довольно-таки небольшие, а часть клавиш там сделали сенсорными.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Hyundai Sonata широкие и мягкие, а также неплохо удерживают спину. Подогрев входит в базовое оснащение. Бокс в центральном подлокотнике теперь можно дополнить беспроводной зарядкой для смартфона.

Хотя линия крыши стала более изогнутой,

на втором ряду остается достаточно места над головой для пассажиров ростом 180 см. Коленям также свободно, а вот ступням – тесновато. Поскольку салон довольно широкий в районе плеч, то троим пассажирам сзади комфортно. Объем багажника составляет 455 л, а погрузочный проем широкий. Крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальное оснащение Hyundai Sonata расширено и теперь включает электро-стеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, датчик света и связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также пред-

усмотрены 9 подушек безопасности, система стабилизации VDC, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Флагманский вариант Limited добавляет систему доступа без ключа с использованием смартфона, двухзонный климат-контроль, электропривод и вентиляцию передних кресел, обогрев руля и задних сидений, спутниковую навигацию, панорамную крышу, датчик дождя, камеру заднего вида и систему слежения за «слепыми» зонами. Список опций пополнили парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, аудиосистема Bose с 12 динамиками и





технология полуавтономного движения.

В ряде стран останется начальная 2,0-литровая бензиновая «четверка» на 160 л. с. Выше в иерархии – 1,6-литровый турбомотор на мощностью 180 л. с. Он не намного мощнее, но важнее то, что он тяговит на низких оборотах. Максимальные 265 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость составляет 217 км/ч. Двигатель, конечно, несколько шумноват, особенно на высоких оборотах. Зато он экономичный – 7,6 л/100 км в смешанном цикле.

Новичком является 2,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 194 л. с. Он

работает тише и более плавно, чем 1,6-литровый мотор. Но поскольку пик крутящего момента в 245 Н·м достигается при 4000 об/мин, то «четверку» необходимо немного раскрутить. Интересно, что динамика несколько хуже, чем у 180-сильной версии – 8,6 с до 100 км/ч. Зато расход топлива меньше – в среднем 7,1 л/100 км.

Позже в некоторых странах для Sonata также предложат 1,6-литровый 136-сильный турбодизель, а позже появятся заряжаемый гибрид и Hyundai Sonata Sport с 2,0-литровым турбомотором.

Отныне все Sonata укомплектованы 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она работает весьма плавно, но не очень

быстро. Также не исключено появление полноприводной версии.

Седан Hyundai по-прежнему ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска без труда поглощает выбоины, а легкий руль можно вращать несколькими пальцами. Обратной связи у рулевого управления не слишком много, да и недостаточная поворачиваемость порой проявляется. Зато сцепление с дорогой хорошее и крены кузова в поворотах уменьшены. Шумоизоляция салона немного улучшена, но на больших скоростях ветер все равно слышен.

Новый Hyundai Sonata поступит в продажу с лета. Известно, что в США цена седана стартует с отметки в 23 500 долларов.

## Технические характеристики Hyundai Sonata

Тип кузова	седан
Число дверей/мест	4/5
Снаряженная масса, кг	1472
Длина/ширина/высота, мм	4900/1860/1445
Колесная база, мм	2840
Колея передняя/задняя, мм	1618/1625
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника, л	455
Диаметр разворота, м	10,9
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1591
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	265 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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, ESC
Количество подушек безопасности, шт	9
Размер шин	235/45 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	217
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	23 500 – 33 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Audi

освежение с упором



# R8

на мощнось









**Audi R8 – очень успешная спортивная модель. С 2006 года выпущено уже более 30 тыс. купе и кабриолетов – гораздо больше, чем подобных моделей от Ferrari или Lamborghini. С 2015 года в производстве пребывает второе поколение Audi R8, а теперь автомобиль прошел обновление.**

С виду новый Audi R8 не сразу удастся отличить от предшественника. Он сохраняет граненый дизайн и знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. Остались и характерные воздухозаборники в боковинах. Внешние изменения носят эволюционный характер, как это принято в Audi. Отличить автомобиль можно по увеличенной решетке радиатора и новым передним воздухозаборникам. Измененные раскосые фары

светодиодные, а за доплату доступны лазерные лампы дальнего света с эффективной дальностью в 600 м. Стандартными являются 19-дюймовые колесные диски, а 20-дюймовые предложены за доплату. Установлена новая крышка капота двигателя, причем за доплату она может быть карбоновой. Ширину «кормы» подчеркивают трапециевидные фонари, а из бампера выглядывают новые широкие наконечники выхлопных труб. Предусмотрено и антикрыло: выдвигаемое в стандартной версии и фиксированное в R8 Performance.

Audi R8 использует платформу Lamborghini Huracan, а в его основе лежит монокок из алюминиевых и магниевых сплавов, а также углеволокна. Весит автомобиль 1660 кг.

В отделке салона Audi R8 сочетаются кожа,

карбон и полированный алюминий, а в версии Performance еще и алькантара есть. Передняя панель создает своеобразный кокон вокруг водителя. Обод компактного рулевого колеса плоский снизу. На него вынесены не только кнопки управления аудиосистемой и круиз-контролем, но и, например, клавиша запуска двигателя. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей. Он же заменяет собой и экран мультимедийной системы. Водитель может изменять его конфигурацию с помощью круглого джойстика, так что наряду со спидометром и тахометром перед глазами могут быть данные о боковом ускорении, времени разгона до 100 км/ч, мощности двигателя, а также карта навигационной системы. По бокам от монитора – указате-





ли остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля осталось немного, а потому разобраться с ними нетрудно. Однако, пассажиру весьма неудобно дотянуться до них, чтобы, например, переключить радиостанцию. Это намекает, что автомобиль создан для водителя.

Сиденья Audi R8 с интегрированными подголовниками хорошо удерживают спину и очень даже комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. В R8 Performance установлены ковшеобразные спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Они более упругие и регулируются вручную. Посадка за рулем, конечно же, очень низкая, но обзорность на удивление хорошая, как для среднеразмерной спортивной модели. Поскольку стояночный тормоз электро-механический, то это освободило место для подлокотника с боксом. За спинками сидений предусмотрена небольшая ниша для клакони – неплохое дополнение к миниабьюрному 112-литровому багажнику.

Оснащение Audi R8 включает климат-контроль, электропакет, парктроник, магнито-лу, связь Bluetooth, беспроводной Интернет, круиз-контроль, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации. Среди опций – камера заднего вида, 500-ваттная аудиосистема, а также различные эксклюзивные варианты отделки салона.

Audi R8 комплектуют 5,2-литровым V10, разработанным в Lamborghini. Он доработан и развивает 570 л. с. в стандартной версии и 620 л. с. – в R8 Performance. Этот V10 очень отзывчивый и быстро раскручивается до максимальных 8700 об/мин. Естественно, он лучше проявляет себя на высоких оборотах. У более мощной версии пиковые 580 Н·м крутящего момента достигаются при 6600 об/мин. После 4000 об/мин звук двигателя становится очень громким и сочным, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. При резком старте помогает технология Launch control, поэтому автомобиль разгоняется до 100 км/ч

за 3,1 с, а до 200 км/ч – за 9,8 с. Его предел – 331 км/ч. Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро и более плавно, чем ранее. Интересно, что благодаря технологии отключения цилиндров и системе глушения при остановках V10 еще и не слишком «прожорливый» – 13,1 л/100 км в смешанном цикле.

Новая система полного привода может передавать до 100% тяги на любую из осей. Она обеспечивает отличное сцепление с дорогой и даже с отключенной системой стабилизации Audi R8 очень трудно сорвать в занос. Недостаточная поворачиваемость присутствует, но не слишком выражена благодаря электронному заднему дифференциалу. Купе стало маневреннее, а его рулевое управление с адаптивным электроусилителем очень острое. Его перенастроили и обратной связи стало больше. Адаптив-

ные амортизаторы в комфортном режиме позволяют добиться на удивление плавной езды, что нетипично для автомобилей такого класса. Но они становятся очень жесткими, если перевести переключатель в положение Sport. Впрочем, в последнем случае и крены кузова заметно меньше. Конечно же, предусмотрена и технология настройки шасси и двигателя Audi drive select, а потому в режиме Sport руль тяжелее, педаль акселератора отзывчивее, а переключения передач происходят при более высоких оборотах. R8 Performance оснащен улучшенными карбоново-керамическими тормозами, обеспечивающими отличное замедление. Теперь для остановки со 100 км/ч понадобится всего 31,2 м.

Новый Audi R8 уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки 166 тыс. евро за базовую модель, а вот R8 Performance обойдется в 201 тыс. евро.



# BMW X7



# самый большой в истории





**Сейчас уже трудно поверить, что всего 20 лет назад в модельном ряду BMW не было ни одного вседорожника. Теперь же в линейке уже семь моделей повышенной проходимости. Новейшее пополнение – флагманский BMW X7. Это самая большая модель баварской марки за всю ее историю.**

Новый BMW X7 действительно гигант – 5151 мм в длину, 2000 мм в ширину и 1805 мм в высоту 3105 мм. Начальная версия весит 2320 кг. В основе вседорожника лежит модульная платформа CLAR, а близким его родственником является седан BMW 7 Series.

Дизайн – можно сказать, традиционный для BMW. У автомобиля длинный капот, короткие свесы кузова и рельефные боковины. Впрочем, есть и существенные отличия. Оконная линия непривычно низкая, а у стоек крыши малые углы наклона. Радиаторная решетка BMW очень уж большая, а

фары, наоборот, узкие. Они светодиодные, а за доплату оптика может быть лазерной. В боковинах заметны небольшие вентиляционные отверстия, а пороги украшены хромированными молдинги. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированной накладкой. За доплату предложен пакет M Sport с увеличенными воздухозаборниками, обвесом и 21-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 20-дюймовых.

Во внутренней отделке уже в базовой версии сочетаются кожа, дерево и алюминий. Подсветка светодиодная, причем можно менять ее цвет. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой. Рулевое колесо довольно-таки крупное. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проециро-

ваться и на лобовое стекло. Селектор трансмиссии выполнен из хрустала.

Центральная панель BMW X7 традиционно повернута к водителю. Сверху на ней установлен 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, предусмотрены также джойстик и система распознавания жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, ведь множеством функций можно управлять через iDrive.

Посадка за рулем высокая, а передние сиденья в базовой версии оснащены электроприводом и подогревом. Кресла BMW X7 хорошо удерживают спину, но при этом неизменно мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем снабжены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс





в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла с электроприводом и подогревом. Сиденья сдвигаются назад на 145 мм, а места здесь более, чем достаточно. Даже на третьем ряду поместятся взрослые. К слову, у сидений второго и

третьего рядов регулируется угол наклона спинки, а складываются они с помощью электропривода. Со всеми семью креслами на месте объем багажника равен 326 л, с пятью – 750 л, а с двумя – 2120 л. Пятая дверь состоит из двух секций и оснащена электроприводом.

Комплектация BMW X7 очень богатая: система доступа без ключа, электропакет,

четырёхзонный климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистема с 10 динамиками, панорамная крыша с диодной подсветкой, спутниковая навигация, парковочный автопилот, камера заднего вида, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического торможения. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления









в шинах, технологии соблюдения полосы движения и контроля «слепых» зон. Среди опций – вентиляция и пассаж сидений первого и второго рядов, первый в мире пятизонный климат-контроль, обогрев руля и подлокотников, камеры кругового обзора, 1500-ваттная аудиосистема, систему полуавтономного движения, пару 10,2-дюймовых мониторов для задних пассажиров.

Поначалу вседорожнику предложат на выбор четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальный бензиновый мотор объемом 3,0 л развивает 340 л. с. Выше в иерархии стоит 4,4-литровый V8 на 462 л. с. Пиковый крутящий момент у него достигает 650 Н·м при 1500-4750 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Двигатель отзывчив и неплохо раскручивается, а также обладает самым сочным звуком. Разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с, а максимальная скорость огра-

ничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 11,4 л/100 км в смешанном цикле.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен в версии с одной турбиной на 265 л. с. и 400-сильном варианте M50d с четырьмя турбокомпрессорами. В последнем случае тяга у двигателя просто огромная, ведь уже при 2000 об/мин в распоряжении целых 760 Н·м крутящего момента. Чтобы сделать мотор эластичным в широком диапазоне оборотов, три турбины включаются сразу, а четвертая – после 2500 об/мин. При этом динамика такая же, как у бензиновой модификации – 5,4 с до 100 км/ч. Но расход топлива меньше – 7,4 л/100 км смешанном цикле.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия BMW X7 демонстрирует очень быстрые реакции. Постоянный полный привод дополнен режимами для песка, снега, камней и гравия, а вседорожный пакет включает

блокировку заднего дифференциала. К тому же, стандартная пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс до 261 мм.

На асфальте пневмоподвеска обеспечивает необычайно мягкую езду и X7 можно назвать самым мягким BMW. Хотя если выбрать режим Sport, то езда становится более упругой, но и крены кузова меньше. Конечно, огромные габариты и масса дают о себе знать и вседорожник нельзя назвать маневренным, но поворачиваемые задние колеса все же помогают уменьшить недостаточную поворачиваемость. Руль точный и приятно наполнен тяжестью. Также следует отметить очень качественную шумоизоляцию и двойные ламинированные стекла, а потому на больших скоростях внутри тихо.

Новый BMW X7 уже поступил в продаже в Европе и США, объявлены и украинские цены. У нас вседорожник будет стоить примерно от 2,2 млн. гривен.

### Технические характеристики BMW X7

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест	5/6-7	
Снаряженная масса, кг	2535	2535
Длина/ширина/высота, мм	5151/2000/1805	
Колесная база, мм	3105	
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	
Клиренс (дорожный просвет), мм	201-261	
Объем багажника, л	326/2120	
Диаметр разворота, м	13,0	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	462 при 5250	400 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 1500-4750	760 при 2000-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Дт/83
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	275/50 R20	285/45 R21
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4	5,4
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	11,4	7,4
Стоимость автомобиля, гривен	2 191 000 – 2 845 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# McLaren 720S



маленькая

# 200S Spider



**вседорожная ракета**



**В наши дни модельный ряд McLaren широк как никогда. В нем есть и лимитированный трековый Senna, и начальный McLaren 570S. Промежуточную нишу между ними занимает McLaren 720S. До недавнего времени его предлагали как купе, а теперь к весне в производство поступил и кабриолет Spider.**

McLaren 720S считается основателем нового фирменного стиля. У него элегантный силуэт со сдвинутым вперед салоном и «акульим носом». Тоненькие фары – адаптив-

ные и со светодиодной оптикой, а под ними находятся небольшие воздухозаборники радиаторов. Кстати, на боковинах вентиляционных отверстий нет: воздух поступает к двигателю по специальным каналам, проложенным внутри дверей. Сами двери традиционно поднимаются вверх. В отличие от купе, у кабриолета крышка капота двигателя не прозрачная. Сзади обращают на себя внимание тоненькие фонари и высоко посаженные выхлопные трубы. Выдвижное антикрыло при замедлении служит аэро-

тормозом.

Жесткая крыша выполнена прозрачной и дополнена функцией изменяемой тонировки. Она складывается с помощью электропривода за 11 с и эту процедуру можно проводить на скорости до 50 км/ч. В основе McLaren 720S Spider лежит легкий углеволоконный монокок, поэтому даже механизм крыши, дуги безопасности и дополнительные элементы жесткости не сделали кабриолет сильно тяжелым – 1332 кг.

В отделке салона сочетаются кожа, аль-





кантара и карбон. Передняя панель обволакивает водителя. Руль со скошенным снизу ободом удивляет полным отсутствием каких-либо кнопок. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Его конфигурацию можно изменять, а в трековом режиме он складывается и оставляет водителю только тоненький монитор спидометра и тахометра.

Очень узкая центральная панель McLaren 720S повернута к водителю. Она тонкая, а за ней предусмотрена ниша для поклажи.

Большую ее часть занимает 8-дюймовый сенсорный дисплей. Он управляет множеством функций, в том числе, и климат-контролем. Поэтому клавиш здесь осталось немного. В частности, здесь находятся переключатели режимов трансмиссии и красная кнопка запуска двигателя.

Спортивные кресла не только обладают образцовой боковой поддержкой, но и на удивление комфортабельные. Они получили подогрев и регулируются с помощью электропривода, но его кнопки находятся в

неудобном месте и к ним приходится тянуться. Посадка, конечно же, низкая, а обзорность несколько хуже, чем в купе из-за маленького заднего окошка.

За сиденьями находится небольшой отсек для багажа. Это неплохое дополнение к скромному 150-литровому багажнику в передней части McLaren 720S Spider.

Оснащение кабриолета включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, мощную аудиосистему. Перечень опций









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

Новый McLaren 720S Spider оснащен 4,0-литровым V8 с двумя турбинами. Двигатель развивает 720 л. с. при 7500 об/мин и легко раскручивается даже до 8500 об/мин. Пиковые 770 Н·м крутящего момента достигаются только при 5500 об/мин. Впрочем,

это не значит, что на малых оборотах тяги не хватает. Турбоямы почти нет и двигатель очень отзывчив. Он на удивление тихий, а громким становится только с опциональным спортивным выхлопом. Система Launch control препятствует пробуксовке при старте, что дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с, а до 200 км/ч – за 7,9 с. Максимальная скорость составляет 341 км/ч с поднятой крышей и 325 км/ч – с опущенной. При этом заявленный расход топлива весьма умеренный – 16,8 л/100 км в городском цикле и 8,6 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая транс-

миссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Ходовая McLaren 720S Spider отлично настроена. Его поворачиваемость близка к нейтральной даже без дифференциала повышенного трения – его роль выполняет функция системы стабилизации ESP. Сцепление с дорогой очень хорошее и сорвать заднюю ось в занос очень трудно. Хотя для любителей заноса есть функция Variable Drift Control со специальным режимом езды. Руль оснащен гидроусилителем, а потому де-



монстрирует образцовую точность и информативность. К тому же, он острый – 2,5 оборота от упора до упора. Крены кузова минимальны. При этом езда очень комфортабельная, что нетипично для автомобилей такого класса. Это заслуга специальных адаптивных амортизаторов, соединенных

диагонально трубками, по которым перетекает рабочая жидкость. Такая схема позволила отказаться от стабилизаторов поперечной устойчивости. В салоне очень тихо на больших скоростях. Также хорошо проявляют себя карбоново-керамические тормоза диаметром 390 мм спереди и 380 мм

сзади. Для остановки со 100 км/ч понадобится всего 30 м.

McLaren 720S Spider уже поступил в продажу. Кабриолет получился немного дороже, чем купе – 274 тыс. евро. Впрочем, большинство соперников со схожими характеристиками стоят больше.

## Технические характеристики McLaren 720S Spider

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1332
Длина/ширина/высота, мм	4543/1930/1196
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1674/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	150
Диаметр разворота, м	12,3
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 7500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	341
<b>Расход топлива, л/100 км</b>	
городской цикл	16,8
загородный цикл	8,6
смешанный цикл	11,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	274 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

## Сравнение компактных вседорожников



### Ford Kuga

Широкая решетка радиатора Ford Kuga сочетается с крупными фарами



### Hyundai Tucson

Радиаторная решетка Hyundai Tucson обрамлена хромом



### Skoda Karoq

В дизайне Skoda Karoq преобладают грани

Сейчас ситуация на украинском рынке такова, что модели повышенной проходимости пользуются большим спросом, чем бюджетные. Пусть вседорожники не самые дешевые, но именно они доминируют в десятке самых популярных новых автомобилей на рынке. Более популярными являются компактные модели – такие, как Ford Kuga, Hyundai Tucson и Skoda Karoq. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Ford Kuga второго поколения дебютировал в 2013 году, а два года назад прошел обновление. У вседорожника широкая шестиугольная решетка радиатора и продолговатый воздухозаборник в бампере. Крупные биксеноновые фары растянуты на крылья. Kuga привлекает стремительным профилем с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки выпуклые. У автомобиля также заменена пятая дверь и установлены более компактные фонари с прозрачными колпаками.

Hyundai Tucson после недавней модернизации стал немного поярче. Его капот и боковины рельефные, а колесные арки расширены. Вседорожник сохраняет высокую оконную линию и защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах кузова. Увеличенная хромированная решетка выдержана в духе старшего брата Santa Fe. Новые стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Задняя часть слегка приподнята. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а узкие каплевидные фонари высоко посажены.

Новый Skoda Karoq выдержан в традиционном стиле марки и напоминает старшего брата Kodiaq. Широкая решетка радиатора обрамлена хромом, а по ее центру – «клюв» с логотипом Skoda. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Ниже расположены компактные трапециевидные «противотуманки». Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Капот, боковины и пятая дверь выполнены рельефными, более выражены и колесные арки. Версия Scout получила выраженный пластиковый обвес в нижней части кузова. На крыше появился спойлер, а у задних стоек увеличен угол наклона. Оригинально выглядят изогнутые фонари.

Kuga немного крупнее своих соперников – достигает 4531 мм в длину против 4475 мм у Tucson и 4382 мм у Karoq. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база тогда, как у Hyundai она равна 2670 мм, а в Skoda – 2638 мм. Правда, Ford и тяжелее – 1713 кг в то время, как корейский вседорожник весит 1690 кг, а чешский – всего 1591 кг.

В отделке салона Ford Kuga сочетаются кожа и вставки «под алюминий». Рулевое колесо достаточно крупное. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана



**Преимущество Ford – большая колесная база в 2690 мм**



**Задняя часть Hyundai слегка приподнята**



**Skoda компактнее своих соперников – 4382 мм в длину**



У фонарей Kuga – прозрачные колпаки



Фонари Tucson высоко посажены



Версия Karoq Scout получила пластиковый вседорожный обвес

8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно крупные и удобные в пользовании. Селектор трансмиссии размещен высоко, а потому находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а водительское кресло получило электропривод регулировок. Передние сиденья широкие и комфортабельные, при этом они хорошо удерживают спину. Есть подогрев как кресел, так и обода руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На центральном тоннеле размещен подлокотник с вместительным боксом внутри.

Во внутренней отделке Hyundai Tucson также использована кожа. Передняя панель напоминает распростертые крылья, а трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри тахометра помещен указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Кресла мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Предусмотрены их электропривод, подогрев и даже вентиляция, обогревается и обод руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот назад обзор ограничен из-за толстых стоек крыши. Между сиденьями размещен подлокотник с боксом внутри.

В салоне Skoda Karoq преобладает лаконичный стиль – здесь господствуют строгие прямые линии. В отделке использована ткань, а разбавляют ее черные лакированные накладки. Кожей обшиты только рулевое колесо и рычаг трансмиссии. Циферблаты приборов дополнены белыми ободками, а их шкалы выполнены в традиционном для Skoda ретро-стиле. Внутри спидометра установлены указатель уровня топлива, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. На широкой центральной панели установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского сиденья. Передние кресла довольно упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Они получили и подогрев. Поскольку стояночный тормоз электромеханический во всех Karoq, то это освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом.

На втором ряду в Tucson места для ног

немного больше, чем в Kuga и Karoq. А вот над головой самое щедрое пространство у Skoda, у него же и самый широкий салон, поэтому троим пассажирам комфортнее. Задние сиденья Hyundai получили подогрев и регулируемые спинки. К тому же, у чешского вседорожника наиболее вместительный 521-литровый багажник против 513 л у Hyundai и 456 л у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1650, 1503 и 1655 л, соответственно. Пятая дверь у Kuga и Tucson оснащена электроприводом со специальным сенсором, то есть для ее открытия достаточно движения ногой под бампером.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Titanium, Hyundai Tucson 2,0 CRDi Top и Skoda Karoq 2,0 TDI Scout. Все они оснащены электростеклоприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, камерой заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками дождя и света, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford и Hyundai также укомплектованы системой доступа без ключа, а у Tucson есть панорамная крыша. У Kuga 7 подушек безопасности, а у его соперников – по 6. Зато Skoda получил систему автоматического торможения.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями объемом 2,0 л. Доработанный недавно двигатель Kuga развивает – 180 л. с. при 3500 об/мин. А приличный крутящий момент в 400 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Мотор тихий и плавный. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10 с и способен развить 200 км/ч. Кроме того, Ford довольно экономичный – 6,8 л/100 км в городском цикле 5,6 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения. Kuga также можно оснастить 150-сильной версией этого турбодизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.).

Двигатель Tucson развивает 185 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент у него также равен 400 Н·м и достигается в широком диапазоне оборотов – 1750-2750 об/мин. Тяги достаточно, да и динамика лучшая в тройке – 9,5 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 201 км/ч. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городе расход топлива составляет 8,0 л/100 км, а на трассе – 5,6 л/100 км. Новая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно, хоть и не так быстро, как «роботы» соперников. В Украине Hyundai также доступен с 2,0-литровой бензиновой «четверкой» мощностью 155 л. с. и 1,6-литровым 177-сильным турбомотором

Турбодизель Karoq является самым мощным в тройке 190 л. с. при 4200 об/мин.



**Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах**



**К центральной Hyundai прикреплен сенсорный дисплей**



**В салоне Skoda преобладают строгие горизонтальные линии**



**На втором ряду Kuga довольно просторно**



**У задних кресел Tucson предусмотрен подогрев и регулируемый наклон спинки**



**Сзади в Karoq больше всего места над головой**

Максимальный крутящий момент у него такой же, как и у конкурентов 400 Н·м, но доступен в очень широком диапазоне 1750-3000 об/мин. Это делает мотор эластичным. Хорошо проявляет себя и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Автомобиль демонстрирует отличную динамику – разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 211 км/ч. При этом еще и расход топлива самый низкий – 5,9 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – на шоссе. В Украине вскоре появится 150-сильная версия этого двигателя, а также можно выбрать 1,5-литровый бензиновый турбомотор на 150 л. с.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Он обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но не стоит ожидать выдающейся проходимости. Вседорожники лучше чувствуют себя на легком бездорожье. У Ford дорожный просвет побольше, чем у Skoda и Hyundai. Зато Tucson оснащен системой помощи при крутом спуске.

Ford – пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортабельной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

В ходовой Hyundai сделана ставка на комфорт. Поэтому даже с 19-дюймовыми легкосплавными дисками езда очень даже мягкая. Дорожные неровности легко поглощаются. Рулевое управление довольно легкое, но обратной связи ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Разве что иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Кроме того, могла бы быть лучшей и шумоизоляция салона – на больших скоростях внутри слышен ветер.

Skoda демонстрирует уверенную управляемость, которая поинтереснее, чем у Tucson, но не столь отточена как у Kuga. Система векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота составляет 10,2 м против 10,6 м у Hyundai и 11,1 м у Ford. Длинноходая подвеска несколько упругая, но при этом и крены кузова небольшие. Рулевое управление точное и достаточно информативное. Шумоизоляция салона хорошая, а потому на скорости 130 км/ч в автомобиле весьма тихо.

Skoda Karoq 2,0 TDI Scout самый доступный в тройке – 953 225 гривен, он также привлекает экономичностью и вместительным багажником. Hyundai Tucson 2,0 CRDi Top стоит 1 001 400 гривен и отличается богатым оснащением. Ford Kuga 2,0 Titanium несколько дороже – 1 097 250 гривен, но зато у него интересная управляемость.



Объем багажника Ford – 456 л



У Hyundai в распоряжении – 513 л



Багажник Skoda самый большой – 521 л

### Технические характеристики

Модель	Ford Kuga	Hyundai Tucson	Skoda Karoq
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1713	1690	1591
Длина/ширина/высота, мм	4531/1840/1684	4475/1850/1660	4382/1841/1606
Колесная база, мм	2690	2670	2638
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1608/1620	1576/1541
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	172	176
Объем багажника мин/макс, л	456/1655	513/1503	521/1655
Диаметр разворота, м	11,1	10,6	10,2
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1997	1998	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 3500	185 при 4000	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2000	400 при 1750-2750	400 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Дт/57	Дт/55	Дт/55
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, DBC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	235/50 R18	245/45 R19	215/60 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	9,5	7,8
Максимальная скорость, км/ч	200	201	211
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	8,0	5,9
загородный цикл	5,6	5,6	4,8
смешанный цикл	6,7	6,5	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 097 250	1 001 400	953 225
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Сравнение седанов С-класса



### Honda Civic

Фары Honda Civic прикрыты хромированными «бровями»



### Hyundai Elantra

Узкие фары Hyundai Elantra дополнены ходовыми огнями



### Toyota Corolla

В переднем бампере Toyota Corolla – огромный воздухозаборник

Среди моделей С-класса преобладают хэтчбэки, хотя седан также пользуются спросом. Например, лидер этого сегмента Toyota Corolla больше продают в четырехдверном исполнении. В Украине уже представили двенадцатое поколение седана Corolla. Мы решили сравнить его с основными конкурентами Honda Civic Sedan и Hyundai Elantra.

Седан Honda Civic нового поколения изменился внешне, стал более динамичным на вид и больше напоминает хэтчбэк. У него выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой хромированной накладкой, которая образует оригинальные «брови» над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты узкими С-образными фонарями. В крышку багажника седана интегрирован небольшой спойлер.

Hyundai Elantra шестого поколения сохраняет знакомый клиновидный профиль с аркообразной формой крыши и приподнятой задней частью. Но при этом в дизайне стало больше граней. Широкая трапецевидная решетка радиатора декорирована хромом. Узкие фары дополнены светодиодные ходовые огни. Такого же типа оптика и в «противотуманках». Зеркала заднего вида дополнены повторителями поворотов. Капот и боковины профилированы, а оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек. Крышка багажника заострена, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Новая Toyota Corolla стала гораздо эмоциональнее на вид. Стилисты отказались от лаконичного стиля и постарались сделать модель заметнее и привлекательнее. Особенно интересно выглядит передняя часть с узкой фальшрадиаторной решеткой, огромной «пастью» воздухозаборника и изогнутыми фарами. У передних и задних стоек крыши существенно увеличены углы наклона, а оконная линия клиновидной. Задняя часть чуть приподнята, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Все три седана – довольно-таки большие, по меркам С-класса. Длина Honda достигает 4648 мм, Hyundai – 4570 мм, а Toyota – 4630 мм. У Civic колесная база равна 2698 мм, у Elantra и Corolla – 2700 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1245 кг тогда, как Toyota – 1280 кг, а Honda – 1322 кг.



**Honda самая тяжелая – 1322 кг**



**Hyundai легче соперников – 1245 кг**



**Задняя часть Toyota слегка приподнята**



**В крышку багажника Civic интегрирован спойлер**



**Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари**



**Фонари Corolla соединены хромированным молдингом**

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

Внутри Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно большое и обшито кожей. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и получили нежно-синюю подсветку. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей. Переключатели блоков аудиосистемы крупные и логично упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. К тому же, они оснащены подогревом, как и обод руля. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет отделение для мелкой поклажи. Обзорность немного ограничена из-за приподнятой задней части.

В салоне Toyota Corolla – самые качественные материалы отделки. Черный пластик щедро разбавлен многочисленными лакированными накладками, а руль обшит кожей. Передняя панель выполнена V-образной. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. К компактной центральной панели Toyota крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch 2. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя они довольно мелкие. У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Посадка за рулем понижена по сравнению с предшественником. Передние сиденья являются мягкими и комфортабель-

ными, но при этом лучше удерживают спину. Обязательным является подогрев кресел и руля. На трансмиссионном тоннеле размещен подстаканник и сдвижной подлокотник с небольшим отделением внутри. Передние стойки крыши тоньше, что улучшило обзорность.

На втором ряду пространство над головой примерно одинаковое во всех трех автомобилях, как и ширина салона. А вот места для ног в Toyota несколько больше, чем в двух других седанах. Зато в Elantra задние кресла обогрываются. Самый большой багажник у Civic – 519 л против 471 л у Corolla и 458 л у Elantra.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,6 Elegance, Hyundai Elantra 1,6 Premium и Toyota Corolla 1,6 Active. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками, круиз-контролем. У Hyundai есть еще система мониторинга «слепых» зон. У всех трех седанов – по 6 подушек безопасности.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л. Мотор Honda Civic развивает 125 л. с. при 6500 об/мин. В традициях японской марки «четверка» является высокооборотистой, а пиковый крутящий момент в 152 Н·м достигается при 4300 об/мин. У двигателя бодрый характер и он быстро раскручивается. Его звук приятный и не слишком громкий. Неплохо настроен и бесступенчатый вариатор, демонстрирующий на удивление быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 196 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

«Четверка» Hyundai развивает 127 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая и максимальные 158 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне она может быть несколько шумноватой. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохую плавность работы. Седан демонстрирует такую же динамику, как и Civic – 11,6 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Но и расход топлива самый большой: в городе Elantra расходует 9,5 л/100 км, а за городом – 5,4 л/100 км. Автомобиль в Украине также доступен с 2,0-литровым 156-сильным бензиновым мотором.

Toyota Corolla получил 1,6-литровую атмосферную «четверку». Ее мощность самая



**Приборная панель Honda разделена на три секции**



**Центральная панель Hyundai повернута к водителю**



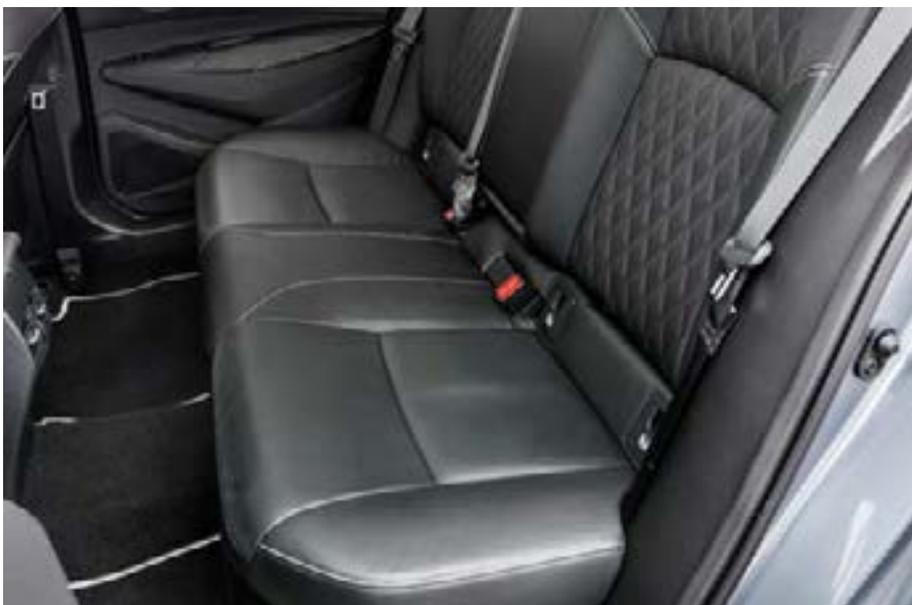
**Передняя панель Toyota выполнена V-образной**



**Сзади в Civic немного места над головой**



**Сиденья второго ряда Elantra оснащены подогревом**



**На втором ряду Corolla больше всего места для ног**

большая в тройке – 132 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент также немного больше, чем у соперников: 160 Н·м доступны при высоких 4200 об/мин. Двигатель отличается тишиной и работает без вибраций, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора, который работает плавно. Corolla разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и достигает 190 км/ч. Да и расход топлива у него самый небольшой: 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на трассе. Модель также предложена с гибридной силовой установкой суммарной мощностью 122 л. с.

Honda Civic традиционно ставит на первое место управляемость. Седан маневренный и уверенно держит дорогу, хотя его подвеска весьма упругая. Руль автомобиля очень острый и делает всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость теперь гораздо меньше проявляется благодаря технологии Agile Handling Assist, имитирующей дифференциал повышенного трения. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

Благодаря новой торсионной задней подвеске новый Hyundai Elantra стал лучше в управлении. Крены кузова в поворотах несколько меньше, чем у предшественника. Руль стал точнее, хотя обратной связи у него по-прежнему немного. Зато он очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Кроме того, его остроту теперь можно изменить нажатием кнопки. Диаметр разворота у Elantra самый маленький – 10,6 м против 10,9 м у Honda и 10,8 м у Toyota. Комфорт езды также неплохой. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра, но все-таки шумоизоляция седана и стала немного лучше.

Новая Toyota Corolla традиционно настроена на комфорт и остается мягкой. Но при этом седан увлекательнее в управлении, чем предшественник. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая задняя подвеска существенно улучшили поведение автомобиля на извилистых дорогах. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется, да и сцепление с дорогой хорошее. Крены кузова при этом небольшие. Руль стал точнее, хотя информативности в околонулевой зоне ему не хватает. Также у седана хорошая шумоизоляция.

Honda Civic 1,6 Elegance самый доступный в этой тройке – 601 400 гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Цена Hyundai Elantra 1,6 Premium – 612 тыс. гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Toyota Corolla 1,6 Active оценили в 639 200 гривен, а его преимущество – экономичность.



Багажник Honda наиболее вместительный – 519 л

У Hyundai в распоряжении – 458 л

Объем багажника Toyota – 471 л

### Технические характеристики

Модель	Honda Civic	Hyundai Elantra	Toyota Corolla
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1322	1245	1280
Длина/ширина/высота, мм	4648/1799/1407	4570/1800/1450	4630/1780/1435
Колесная база, мм	2698	2700	2700
Колея передняя/задняя, мм	1543/1577	1564/1565	1540/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	130
Объем багажника мин/макс, л	519	458	471
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,8
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1591	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6500	127 при 6300	132 при 6400
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	152 при 4300	158 при 4850	159 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/53	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. автоматическая	вариатор
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, VSC
Размер шин	215/55 R16	215/45 R17	205/55 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,6	10,2
Максимальная скорость, км/ч	196	195	190
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,2	9,5	8,0
загородный цикл	5,2	5,4	5,1
смешанный цикл	6,7	6,9	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	601 400	612 000	639 200
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Свежие вседорожники премиум-класса



### BMW X5

Увеличенная решетка радиатора – черта нового BMW X5



### Mercedes-Benz GLE

Широкая радиаторная решетка Mercedes-Benz GLE дополнена большой трехлучевой звездой



### Volkswagen Touareg

Огромная хромированная радиаторная решетка выделяет новый Volkswagen Touareg

За последние лет 20 вседорожники премиум-сегмента обрели немалую популярность. Даже несмотря на падение украинского авторынка, спрос на них остается стабильным. Совсем недавно у нас представили новый Mercedes-Benz GLE, а перед этим дебютировал и BMW X5 четвертого поколения. Да и нынешний Volkswagen Touareg – относительно свежая модель 2018 года. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Дизайн BMW X5 эволюционный и вседорожник сохраняет знакомый силуэт. У него длинный капот и профилированные боковины. Отличить вседорожник от предшественника можно по серьезно увеличенной в размерах решетке радиатора. Крупнее стали и воздухозаборники в бампере, а вот светодиодные фары наоборот сделали уже. В боковинах увеличены вентиляционные отверстия, а задние крылья теперь гораздо больше выражены. На крыше установлен спойлер, а продолговатые фонари стали крупнее и рельефными.

Новый Mercedes-Benz GLE, наоборот, радикально изменился и теперь напоминает младшего брата GLC. Его дизайн стал элегантнее, а формы кузова – скругленными. Впрочем, знакомый профиль с характерным наклоном стоек крыши остается. Фирменная широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Продолговатые светодиодные фары дополнены Г-образными ходовыми огнями. Капот стал более рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Volkswagen Touareg третьего поколения стал гораздо ярче и выразительнее на вид – он практически не отличается от предсерийного концепт-кара. Его огромная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. К слову, оптика теперь светодиодная во всех версиях. Колесные арки стали более выпуклыми, а боковины теперь профилированы. Пороги украшены хромированными накладками. Расширенные «плечи» подчеркнуты узкими фонарями, а заднее стекло прикрыто небольшим спойлером.

Volkswagen немного компактнее соперников – 4878 мм в длину против 4922 мм у BMW и 4924 мм – у Mercedes-Benz. GLE обладает самой большой колесной базой – 2995 мм тогда, как у X5 она равна 2975 мм, а у Touareg – 2904 мм. Volkswagen самый легкий в тройке – 2070 кг против 2110 кг у BMW и 2235 кг – у Mercedes-Benz.

Салон BMW X5 декорирован кожей и алюминием, присутствуют и черные лакированные вставки. Подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Компонировка салона с обилием го-



У X5 расширены задние крылья



GLE обладает самой большой колесной базой – 2995 мм



Touareg самый компактный – 4878 мм



**Продолговатые фонари BMW визуально расширяют автомобиль**



**Фонари Mercedes-Benz соединены хромированной накладкой**



**Расширенные «плечи» Volkswagen подчеркнуты узкими фонарями**

ризонгальных линий остается знакомой, в фирменном стиле выполнен и трехспицевый руль. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Селектор трансмиссии инкрустирован хрусталем. Центральная панель BMW X5 традиционно повернута к водителю. Сверху на ней установлен 12,3-дюймовый сенсорный дисплей. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного. Посадка в X5 высокая, а передние сиденья оснащены электроприводом с памятью настроек и подогревом. Обогревается и обод руля. Кресла хорошо удерживают спину, но при этом мягкие и комфортабельные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов. Обзор назад несколько ограничен.

В салоне Mercedes-Benz GLE также присутствуют кожа и алюминий. Обращают на себя внимание тоненькие полоски диодной подсветки и целый ряд вентиляционных дефлекторов. На небольшом трехспицевом рулевом колесе появились небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Как и во всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы соединены в один блок. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей, хотя они довольно мелкие. Передние сиденья GLE получили электропривод регулировок и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, а еще у них довольно неплохая боковая поддержка. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный тоннель. Подлокотники прячут вместительный бокс. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Во внутренней отделке Volkswagen Touareg нет кожи, но присутствуют многочисленные алюминиевые вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Вентиляционные дефлекторы растянuty практически на всю ширину передней панели. Руль выполнен в традиционном стиле Volkswagen, а его обод – плоский снизу. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Широкая центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть теперь занимает огромный 15-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему удалось отказаться от каких-либо клавиш. Передние сиденья широкие и комфортабельные. У них, а также у рулевой колонки, широкий диапазон регулировок, но электропривода нет. Зато предусмотрен и подогрев. На высокий трансмиссионный тоннель вынесены клавиши запуска двигателя и аварийной сигнализации, а также переключатели режимов езды. Есть здесь

и подлокотник с боксом внутри.

Конечно, учитывая размеры вседорожников, на недостаток места на втором ряду грех жаловаться. Даже у людей ростом свыше 185 см над головой остается приличный запас места во всех трех автомобилях. Во всех трех автомобилях предусмотрены горизонтальная регулировка задних сидений и изменяемый угол наклона спинок. BMW и Mercedes-Benz можно заказать и в семиместном исполнении. У GLE самый вместительный багажник – 630-825 л против 810 л у Touareg и 645 л – у X5. Со сложенными задними сиденьями получается 2055, 1800 и 1860 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех автомобилях оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X5 xDrive 30d, Mercedes-Benz GLE350d и Volkswagen Touareg V6 TDI. Все они оснащены раздельным климат-контролем, датчиками дождя и света, камерой заднего вида, парковочным автопилотом, аудиосистемой, связью Bluetooth, спутниковой навигацией, адаптивным круиз-контролем, системами стабилизации, контроля давления в шинах и соблюдения полосы движения. У GLE и Touareg также есть парковочный автопилот, технологии автоматического торможения и определения усталости водителя, а Volkswagen получил еще и Wi-Fi. У BMW 7 подушек безопасности, у Mercedes-Benz – 9, а у Volkswagen – 8.

Автомобили оснащены 3,0-литровыми турбодизелями. Рядная «шестерка» BMW развивает 265 л. с. Он уступает моторам соперников по мощности, но зато выигрывает в крутящем моменте. Правда, пиковые 620 Н·м доступны в узком диапазоне 2000-2500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции и работает без толчков. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость равна 230 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 7,7 л/100 км, а в загородном – 6,3 л/100 км. В Украине также предложены 400-сильная версия этого мотора и бензиновые турбодвигатели объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (462 л. с.).

Двигатель Mercedes-Benz также рядный, а его мощность составляет 272 л. с. Он отличается хорошей тягой на малых оборотах, ведь максимальные 600 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1200 об/мин. Мотор работает очень тихо и плавно, под стать ему и 9-ступенчатый «автомат», переключающий передачи практически незаметно. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,6 с и достигает 230 км/ч. В городе расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а на трассе – 6,1 л/100 км. В нашей стране доступны также 340-сильная версия этого дизеля и 3,0-литровый 367-сильный бензиновый турбомотор.



Центральная панель X5 повернута к водителю



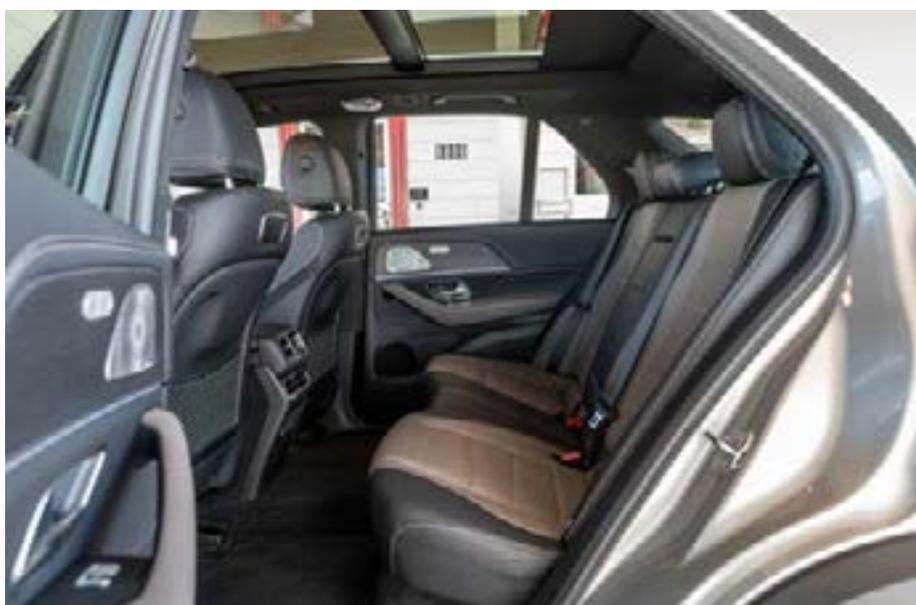
На передней панели GLE – два 12,3-дюймовых дисплея



Цифровая приборная панель Touareg соседствует с огромным сенсорным экраном



**На втором BMW ряду вполне просторно**



**В Mercedes-Benz достаточно места для ног и над головой**



**Сиденья второго ряда Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой**

Под капотом Volkswagen Touareg – V6 мощностью 286 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 600 Н•м при 2250-3250 об/мин. Этот мотор работает настолько тихо и плавно, что порой трудно разобрать, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а предел Touareg – 235 км/ч. Способствует лучшей в тройке динамике и 8-ступенчатый «автомат», работающий очень быстро. При этом Touareg еще и вполне экономичный: в городском цикле он расходует 8,1 л/100 км, а на шоссе – 6,2 л/100 км. Также в Украине вскоре появится 3,0-литровый 340-сильный бензиновый турбомотор.

У всех трех вседорожников полный привод постоянный, однако без опциональных вседорожных пакетов они рассчитаны разве что на легкое бездорожье. Хотя клиренс у всех автомобилей – не менее 200 мм.

На асфальте лучшую управляемость демонстрирует BMW. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Управляемые задние колеса сделали двухтонный автомобиль гораздо маневреннее, а адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова. Правда, езда несколько упругая и неровности дорог ощутимы. Также у вседорожника неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый Mercedes-Benz GLE традиционно ориентирован на комфорт. Его подвеска довольно мягкая, а потому выбоины успешно поглощаются. При этом благодаря адаптивным амортизаторам автомобиль не слишком кренится в поворотах (хотя и немного больше, чем соперники). Руль стал точнее и информативнее, а еще больше наполнен тяжестью. Улучшена и так неплохая шумоизоляция салона. Также следует отметить, что GLE маневреннее и обладает меньшим диаметром разворота – 12 м против 12,2 м у Touareg и 12,6 м у X5.

Volkswagen Touareg легче соперников, что ощущается на извилистых дорогах. Хотя он не настолько увлекателен в управлении, как BMW. Крены кузова на удивление небольшие, однако это не означает, что автомобиль теряет в комфорте. Он мягче модели прошлого поколения, а потому ощущаются лишь действительно глубокие ямы. Руль вседорожника не самый информативный, хотя в спортивном режиме он наполняется тяжестью. У Volkswagen также очень хорошая шумоизоляция салона и неплохие тормоза.

Новый Volkswagen Touareg V6 TDI самый доступный из трех вседорожников – 1 654 380 гривен. Он также привлекает динамикой. BMW X5 xDrive 30d стоит 1 747 750 гривен и отличается хорошей управляемостью. Цена Mercedes-Benz GLE350d – 1 773 800 гривен, а его сильные стороны – вместительный багажник и богатая комплектация.



Объем багажника X5 – 645 л

Багажник GLE самый большой – до 825 л

Touareg обладает 810-литровым багажным отсеком

### Технические характеристики

Модель	BMW X5	Mercedes-Benz GLE	Volkswagen Touareg
Тип кузова	Универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2110	2235	2070
Длина/ширина/высота, мм	4922/2004/1745	4924/1947/1772	4878/1984/1717
Колесная база, мм	2975	2995	2904
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	1667/1667	1669/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	214	205	200
Объем багажника мин/макс, л	645/1860	630/2055	810/1800
Диаметр разворота, м	12,6	12,0	12,2
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2993	2925	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	В ряд, 6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	265 при 4000	272 при 3400	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	620 при 2000-2500	600 при 1200-3200	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/85	Дт/90
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	9	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Размер шин	255/55 R18	235/60 R18	235/65 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	6,6	6,1
Максимальная скорость, км/ч	230	230	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,7	8,9	8,1
загородный цикл	6,3	6,1	6,2
смешанный цикл	6,8	7,1	6,9
Стоимость тестируемого автомобиля гривен	1 747 750	1 773 800	1 654 380
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Если полный привод не нужен



### Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



### Nissan Qashqai

Стреловидные фары Nissan Qashqai дополнены ходовыми огнями



### Opel Grandland X

Решетка радиатора Opel Grandland X напоминает улыбку

Зимы в Украине суровые, а бездорожье – не редкость, но тем не менее у нас частенько выбирает модели повышенной проходимости с передним приводом. Оно и понятно, ведь нередко автомобили используют исключительно в городе. Да и о расходе топлива не следует забывать, особенно если речь идет о дизельных версиях. Некоторые автомобили и пока вовсе доступны только в переднеприводном исполнении – новый Opel Grandland X, например. Его соперниками являются Kia Sportage и Nissan Qashqai.

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.

Дизайн Grandland X выдержан в новом фирменном стиле Opel. У автомобиля рельефные боковины, короткие свесы кузова и хромированная окантовка линии крыши. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а продолговатые фары дополнены Г-образными ходовыми огнями. В переднем бампере размещен довольно широкий воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Задние стойки крыши напоминают плавники акулы. Пятая дверь выполнена профилированной и прикрыта сверху спойлером, а продолговатые фонари растянуты на крылья.

Nissan несколько компактнее соперников – достигает 4377 мм в длину при колесной базе в 2630 мм. У Opel эти показатели равны 4477 и 2675 мм, соответственно. Длина Sportage составляет 4480 мм, а колесная база – 2670 мм. Немецкий вседорожник ощутимо легче соперников – весит 1392 кг против 1530 кг у корейского вседорожника и 1575 кг – у японского.

Салон Kia Sportage декорирован тканью,



У Kia большой угол наклона лобового стекла



Nissan тяжелее конкурентов, весит 1575 кг



У Opel самая большая колесная база – 2675 мм



**Узкие фонари Sportage соединены прозрачной вставкой**



**Заднее стекло Qashqai сверху прикрыто спойлером**



**Пятая дверь Grandland X выполнена рельефной**

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. 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 пользовании. 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.

В салоне Opel Grandland X пластик разбавлен многочисленными серебристыми вставками «под алюминий» и черными лакированными накладками. Чувствуется влияние Opel Astra, у которого, в частности, позаимствовано трехспицевое рулевое колесо, обшито кожей. Кнопок на руле очень много – целых 16. Циферблаты приборов глубоко помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Большую часть широкой центральной панели занимает 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного и они довольно крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у сиденья

водителя. Передние кресла мягкие и удобные, а еще у них неплохая боковая поддержка. Сиденья и руль оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Центральный подлокотник прячет небольшой бокс для мелкой поклажи.

На втором пространстве над головой примерно одинаковое во всех трех автомобилях. У Sportage и Grandland X довольно щедрое место для ног. У немецкого автомобиля салон не очень широкий, поэтому троим пассажирам тесновато. Также у них регулируется угол наклона спинки, а задние сиденья Kia еще и обогреваются. Багажник Opel самый большой – 514 л против 466 л у Kia и 439 л – у Nissan. Со сложенными сиденьями получается 1652, 1455 и 1503 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии модели одинаковой стоимости – Kia Sportage 1,6 CRDi Comfort, Nissan Qashqai 1,6 dCi Acenta и Opel Grandland X 1,5D Enjoy. Все они оснащены 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, а Grandland X – парктроник и систему распознавания дорожных знаков.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми турбодизельными двигателями. Мотор Kia объемом 1,6 л является 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. Вседорожник самый экономичный в тройке: в городском цикле расходует 5,0 л/100 км, а в загородном – 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 получил 1,6-литровый турбодизель, развивающий 130 л. с. Максимальные 320 Н·м крутящего момента достигаются с 1750 об/мин, но лучше мотор 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 городе 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.).



**Широкая центральная панель Sportage немного повернута к водителю**



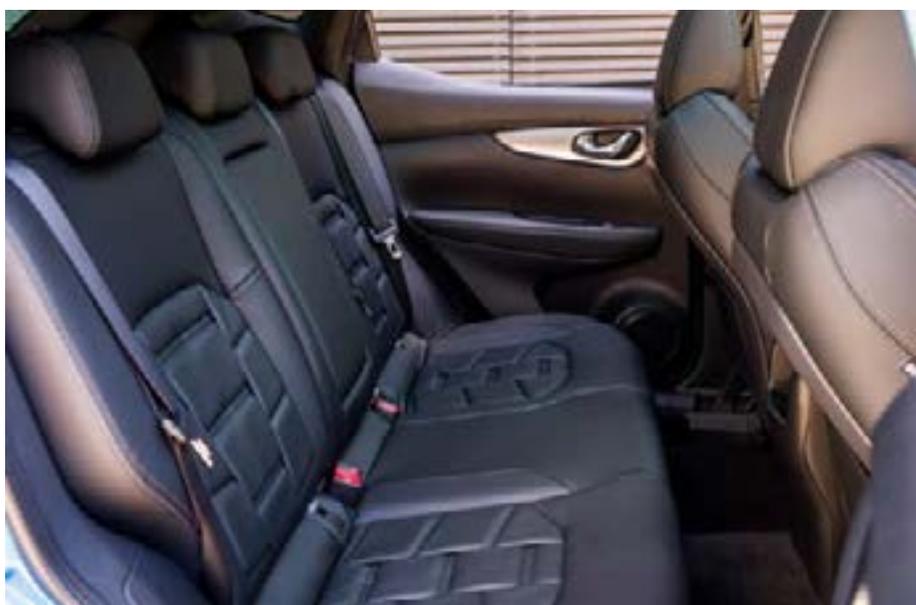
**Циферблаты приборов Nissan помещены в отдельные колодцы**



**Приборы Opel глубоко врезаны в панель**



**Задние сиденья Sportage оснащены подогревом**



**В Qashqai меньше места для ног, чем у соперников**



**В Grandland X самое большое пространство для ног**

Opel Grandland X получил 1,5-литровый 130-сильный двигатель. Крутящий момент у него поменьше, чем у двух других автомобилей: максимальные 300 Н·м достигаются при 1750 об/мин. Турбодизель довольно громкий, но работает без вибрации. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 12,3 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. «Аппетит» у Opel чуть больше, чем у соперников – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на трассе.

Nissan и Kia можно выбрать с полным приводом, а вот в Opel он пока недоступен даже за доплату. Дорожный просвет у Qashqai равен 200 мм, у Sportage – 182 мм, а у Grandland X – 180 мм.

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.

Nissan 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.

Opel Grandland X ставит на первое место комфорт. Мягкая и длинноходная подвеска легко справляется с дорожными неровностями, однако автомобиль ощутимо кренится в поворотах. Руль вседорожника очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Но обратной связи у него не очень много. Зато шумоизоляция салона Grandland X довольно неплохая и на больших скоростях внутри достаточно тихо. Курсовая устойчивость автомобиля хорошая, как и сцепление с дорогой.

Nissan Qashqai 1,6 dCi Acenta самый доступный в тройке – 644 600 гривен. Его преимущество – хорошая динамика. Kia Sportage 1,6 CRDi Comfort стоит 692 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Новый Opel Grandland X 1,5D Enjoy несколько дороже – 721 700 гривен, но зато у него самое богатое оснащение и вместительный багажник.



Кia обладает 466-литровым багажником



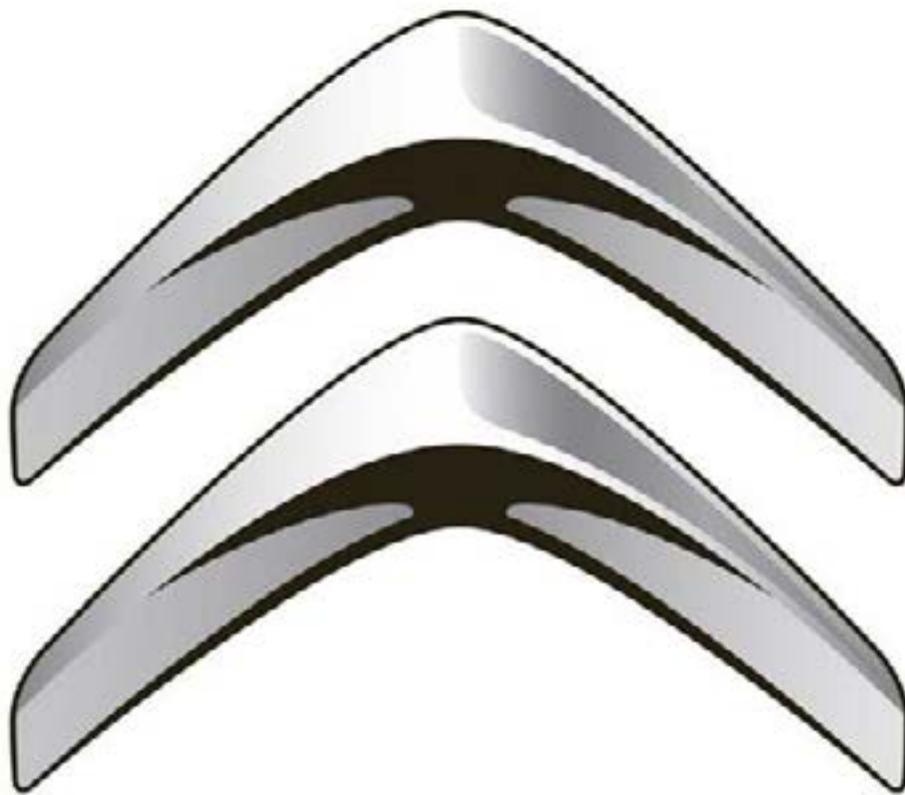
Объем багажника Nissan – 439 л



Багажник Opel самый большой – 514 л

### Технические характеристики

Модель	Kia Sportage	Nissan Qashqai	Opel Grandland X
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1545	1575	1392
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4377/1806/1595	4477/1856/1605
Колесная база, мм	2670	2630	2675
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1560/1560	1595/1610
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	200	180
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	430/1503	514/1652
Диаметр разворота, м	10,6	10,7	11,0
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см3	1598	1598	1499
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	136 при 4000	130 при 4000	130 при 3750
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	320 при 2000	320 при 1750	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/60	
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, VSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	225/60 R17	215/60 R17	215/65 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8	11,1	12,3
Максимальная скорость, км/ч	180	183	192
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,0	5,6	6,1
загородный цикл	4,8	4,5	4,9
смешанный цикл	4,9	4,9	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	692 000	644 600	721 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



# CITROËN

## СТОЛЕТИЕ АВАНГАРДА И НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



Андре Ситроен

**Французские автопроизводители всегда отличались креативным подходом и не боялись принимать смелые решения. Яркий пример тому – компания Citroën, празднующая в этом году свое 100-летие. Хотя она делала упор на массовые модели, это не ее инженерам мешало внедрять новейшие технологии.**

Андре Ситроен был воистину гением автомобилестроения. Он родился в 1878 году в семье эмигрантов и был самым младшим, пятым, ребенком в семье. Его мать приехала в Париж из Польши, а дедушка по отцовской линии торговал цитрусовыми в Голландии. Изначально их фамилия звучала как Ситрон («лимон»), но школьный учитель решил вписать ее в классный журнал на французский манер – Ситроен.

Андре считался одним из лучших в классе,

он легко поступил в политехнический институт, который окончил в 1900 году. Пять лет спустя он уже имел собственную фирму по выпуску шестерен Société des Engrenages Citroën с офисом в столице Франции. В качестве эмблемы предприятия инженер использовал один из видов своей продукции – деревянную шевронную шестерню. Она и поныне является логотипом Citroën.

Постепенно предприниматель расширил свое дело – начал производить карбюраторы. В 1912 году он посетил США, был впечатлен конвейерным производством Генри Форда и потихоньку начал внедрять методы массового производства. С началом Первой мировой войны полученный опыт очень пригодился. Предприятие пришлось перепрофилировать на выпуск снарядов, и Ситроен даже помог министерству обороны

увеличить их объемы производства в три раза.

Когда наступил мир, Ситроен решил заняться автомобилями, причем массовыми. Первый Citroën Type A презентовали в марте 1919 года, а вскоре стартовало его производство. В то время машины были рассчитаны на зажиточных людей, но первенца сделали недорогим. Компактную модель оснастили 1,3-литровым четырехцилиндровым мотором мощностью 18 л. с., что позволяло ей достичь 65 км/ч. За первые полгода выпустили 2500 Type A, затем объемы производства нарастили – заводские ворота ежедневно покидало 100 автомобилей. В 1920 году их изготовили 20 000, причем значительная часть стала парижскими такси.

Затем последовал еще более доступный Type C. Небольшой 2,25-метровый автомобиль с 856-кубовым 5-сильным моторчиком развивал 60 км/ч. А расход топлива по тем временам был невероятным – всего 5 л/100 км. В зависимости от типа кузова он мог быть двух- либо трехместным. Кстати, поначалу Type C окрашивали только в желтый цвет и его прозвали Petit Citron (маленький лимончик). Type C оказался очень популярным, и за четыре года выпустили 81 000 этих автомобилей. Citroën стал первым производителем массовых моделей в Европе. Хотя представили и дорогие Citroën C6 6-цилиндровыми двигателями.

Андре Ситроен также стал пионером нестандартной рекламы. В 1922 году название Citroën написали в небе самолеты, а три года спустя оно засветилось на Эйфелевой башне. Это мероприятие вошло в Книгу рекордов Гиннеса как самая большая реклама. Для нее понадобилось 20 тыс. электрических лампочек и несколько километров кабеля.

Еще одним способом привлечения внимания стали автопробеги в самых сложных

**Первенец Citroën Type A 1919 года**



**Грузовики Citroen пересекли Африку с севера на юг**



**Миниатюрный Citroen Type C 1925 года**



Представительский Citroen C6  
1929 года



уголках планеты. Зимой 1922-1923 годов экспедиция на колесно-гусеничных грузовиках Citroën пересекла пустыню Сахара, преодолев 3200 км. Два года спустя французы проехали Африку с севера на юг – от Алжира до мыса Доброй Надежды, а в 1931 году совершили новый рейд от Бейрута до Пекина. В Гималаях Citroën поднялся на рекордную высоту в 4208 м.

В 1934 году Citroën шокировал публику революционным Traction Avant. Название говорило само за себя: в переводе с французского оно значит «передний привод». Это не первая в мире переднеприводная модель, но никто из предшественников не смог достичь такого успеха – 760 тыс. выпущенных автомобилей. Двигатель расположили в базе за передней осью, а трансмиссию – перед ним. Отсутствие карданного вала заметно увеличило внутреннее пространство. Еще одним революционным новшеством Traction Avant стал несущий кузов. Отказ от

рамы позволил сделать Citroën на 20 см ниже. Преимущество новой конструкции показали в оригинальном ролике. Автомобиль сбросили с 8-метровой скалы: он упал, перевернулся с крыши на колеса и смог продолжить движение. Притом кузов остался неповрежденный, ни одну из дверей не заклинило. Передняя подвеска была независимой, а позже предложили гидропневматическую заднюю подвеску.

Первые Citroën Traction Avant получили скромный 1,3-литровый мотор на 34 л. с. С ним седан разогнался до 100 км/ч и расходовал всего 10 л/100 км. Планировали также предложить революционную 2-ступенчатую автоматическую трансмиссию, но она оказалась ненадежной, и всего за три месяца до официальной презентации модели пришлось создавать новую «механику».

Вскоре добавили и новые двигатели – 1,9-литровый 56-сильный и 2,8-литровую «шестерку» мощностью 76 л. с., с которой

Citroen Traction Avant - первый массовый  
переднеприводной автомобиль



**Девятиместный Citroen Traction Avant Commerciale**



Citroën достигал 130 км/ч. Появился и флагманский 3,8-литровый V8, но этот мотор оказался ненадежным, поэтому выпустили всего 20 таких машин. Но, пожалуй, самой оригинальной является модификация, способная работать на угле или дровах со специальным котлом вместо карбюратора.

Модельный ряд оказался весьма широким. Помимо стандартного седана выпускали купе, кабриолет и даже девятиместный универсал Commerciale. Автомобиль стал популярным среди таксистов, его использовали полицейские. Производили его не только во Франции, но и в Великобритании, Бельгии и Германии.

Traction Avant хорошо продавался, однако разработка столь передовой модели оказалась очень затратной. Citroën стал банкротом, но спасение пришло от давнего партнера

**Кабриолет Citroen Traction Avant 1937 года**



**Прототип Citroen 2CV 1939 года**



Citroen Type H 1947 года



– шинной компании Michelin, ставшей новым владельцем марки. Прогрессивный Андре Ситроен в этой ситуации, увы, оказался ненужным, его здоровье пошатнулось и в 1935 году промышленника не стало.

Под крылом Michelin в конце 30-х стартовала разработка полностью новой бюджетной модели. Конструктор Пьер Буланже получил задание создать доступный автомобиль для французских фермеров. За его рулем два крестьянина могли бы транспортировать на рынок 100 кг груза со скоростью 60 км/ч. Что немаловажно, высота кузова позволяла бы садиться в салон, не снимая шляпы. Но самое необычное требование предъявили к подвеске: машина должна была проехать по вспаханному полю с корзиной яиц в багажнике, не разбив ни одного из них.

В 1939 году построили несколько прототипов с кузовами из алюминиевых сплавов и независимой подвеской всех колес. Но тут началась война, которая спутала все планы. Вскоре Францию оккупировали немецкие войска. Чтобы автомобили не достались врагу, их разобрали на запчасти и спрятали. Да так надежно, что сами французы долго не смогли их найти: лишь в 2003 году машины обнаружили на заброшенном складе. А один прототип умело замаскировали под заводской грузовик.

Из-за утерянных прототипов после войны работу над компактным Citroën пришлось начинать чуть ли не заново. Тем не менее, в 1948 году на Парижском автосалоне увидел мир новый Citroën 2CV. Название его переводится, как 2 лошадиные силы, хотя на самом деле его 375-кубовый двухцилиндровый оппозитный двигатель с воздушным

Двухмоторный полноприводной Citroën 2CV Sahara



Citroen 2CV 1949 года



**Инновационный Citroen DS 1955 года**



охлаждением развивал 9 л. с. и позволял ехать со скоростью 64 км/ч. В паре с ним работала механическая 4-ступенчатая коробка передач, а привод был передним.

Citroën 2CV – гимн простоте. Сзади в целях экономии установили лишь один фонарь. Поскольку алюминий подорожал, кузовные детали стали стальными. Тканевую крышу выполнили сдвижной. У 2CV отсутствовали стеклоподъемники, поначалу не было и электрического стартера. Стеклоочистители приводились в движение от двигателя: чем больше обороты мотора, тем быстрее они работали.

Несмотря на всю простоту конструкции, публика восприняла новинку на «ура». Автомобиль привлекал надежностью, да и в эксплуатации оказался весьма недорогим. Citroën 2CV стоил вдвое дешевле «Жука»

**Универсал Citroën ID 1960 года**



**Citroen DS спас жизнь Шарлю де Голлю**



В фильме *Фантомас* Citroen DS превращался в самолет



Кабриолет Citroen DS21 1968 года



Volkswagen. Его постоянно модернизировали. Объем двигателя постепенно довели до 602 куб. см, а мощность – до 29 л. с., скорость возросла до 115 км/ч. Кстати, такой мотор легко выдерживал 400 тыс. км без капитального ремонта.

Citroën 2CV стал основой для «семейства» моделей. Появились пикап, необычное купе Viju и хэтчбэк Dyane. Создали даже полноприводную модификацию Sahara с двумя моторами (спереди и сзади). А полноценный вседорожник на платформе Citroën назывался Mehari. Его полноприводный вариант с клиренсом 180 мм неплохо справлялся с бездорожьем. Mehari активно закупали во французскую армию и жандармерию.

До 1990 года выпустили свыше 5 млн. Citroën 2CV, причем производили их не только на европейских заводах компании,

Citroen Dyane 1969 года



**Citroen SM 1970 года**



но и в Чили и Аргентине. Автомобиль стал по-настоящему культовым: его ласково называли «Утенком». В 1958-1959 годах молодые французы Жан-Клод Бодо и Жак Сегвела совершили на нем кругосветное путешествие длиной в 100 тыс. км. А в 1981 году за его рулем появился Джеймс Бонд. В фильме об агенте 007 «Только для ваших глаз» 2CV творил настоящие чудеса. Управлял им всемирно известный каскадер Реми Жюльен.

Успешным оказался и коммерческий Citroën H Van. Но настоящим шедевром Citroën, своеобразным символом эпохи стала модель DS. Ее аббревиатура созвучна со словом Deesse («Богиня»), это прозвище и закрепилось за автомобилем. Изящный дизайн выполнил скульптор Фламиньо Бертони. Автомобиль показали на Парижском автосалоне 1955 года. За первые 15 минут презентации на него поступило 743 заказа, а до конца дня эта цифра выросла до 12 000. DS оказался не только красивым, но и технически инновационным. На нем примени-

**Роторный Citroen GS, 1973 год**



**Citroen CX 1974 года**



**Фургон Citroen 2CV  
1975 года**



**Citroen Mehari  
1979 года**



ли гидропневматическую подвеску с изменяемым дорожным просветом. Она позволяла заменить колесо без домкрата. Впервые на массовом автомобиле установили передние тормозные диски. Они, а также рулевое управление, были оснащены усилителем, причем система гидравлики у них и подвески была общая. На DS появилась полуавтоматическая трансмиссия без педали сцепления, а с 1968 года – еще и фары, способные поворачиваться вместе с колесами.

Конечно, передовое оборудование сделало DS весьма дорогим, поэтому наряду с ним предложили доступную модификацию ID. Внешне она ничем не отличалась, но в ней отсутствовали вышеперечисленные новшества. К слову, именно такой авто в 1966 году выиграл ралли Монте-Карло.

**Citroen BX 1982 года**



**Citroen XM, 1989 год**



Кроме того, выпускали вместительные универсалы, а мелкими сериями производили элегантные кабриолеты.

Citroën DS поначалу планировали оснастить оппозитным шестицилиндровым двигателем. Но во Франции ввели очень высокий налог на моторы большого объема, и поэтому пришлось выбрать скромную 1,9-литровую «четверку» мощностью 75 л. с. Позже представили более мощные варианты – 2,1-литровый 115-сильный DS21 и 2,3-литровый 140-сильный DS23.

DS выпускали на протяжении двух десятилетий, и по миру разошлись почти 1,5 миллиона этих автомобилей. Среди их владельцев – художник Марк Шагал и актриса Бриджит Бардо. Во время визита в Париж такой седан получил в подарок первый космонавт Юрий Гагарин. DS также запомнил-

**Citroen 2CV выпускали до 1990 года**



**Citroen ZX Rally Raid четырежды побеждал в марафоне Париж-Дакар**



Себастьян Лёб стал девятикратным чемпионом мира по ралли на Citroen



Citroen C3 Pluriel  
2003 года



ся по фильму «Фантомас разбушевался», где превратился в самолет. Очень любил свой Citroën президент Франции Шарль де Голль, ведь благодаря этому автомобилю он остался жив. В 1962 году на него совершили покушение. Автомобиль буквально изрешетили из автомата: пули пробили две шины, но гидропневматическая подвеска позволила выровнять кузов и поддерживать высокую скорость.

Citroën 2CV и DS существенно улучшили финансовое положение компании. В 1965 году она поглотила марку Panhard, а три года спустя приобрела Maserati. Сотрудничество с итальянцами вылилось в создание утонченного спортивного купе SM. Модель использовала платформу DS, а с ней – и все его технологии. В Maserati специально для новинки разработали 2,7-литровый 170-силь-

Citroen C4 Coupe 2004 года



**Citroen C6 2005 года**



ный V6. С ним SM разогнался до 100 км/ч за 8,5 с и достигал 230 км/ч. Можно было заказать вариант с 3-ступенчатым «автоматом». Несмотря на солидную цену, выпустили почти 13 тыс. купе. Они заняли место в гаражах императора Эфиопии, шаха Ирана и советского генсека Леонида Брежнева.

В планах Citroën была и еще более инновационная модель GS Birotor с роторно-поршневым двигателем Ванкеля. За несколько месяцев 1973 года продали 847 таких хэтчбэков. Но они оказались не надежными и прожорливыми, а тут еще и топливный кризис начался. Пришлось пойти на беспрецедентный шаг – производитель выкупил эти автомобили у их владельцев.

В начале 1970-х годов из-за экономического спада дела Citroën ухудшились. Ради сокращения затрат пришлось отказаться от

**Электромобиль Citroen C-Zero 2010 года**



**Citroen DS5 2011 года**



**Электрический Citroen E-Mehari  
2016 года**



Maserati – ее продали. Спасителями Citroën стали «земляки» из Peugeot, переговоры с которыми велись еще с начала 60-х годов. До 1976 года они выкупили 90% акций фирмы, и создали новый концерн PSA Peugeot Citroën.

В новом альянсе появились и свежие модели. На смену DS пришел CX – пусть не настолько авангардный с виду, но и с гидропневматической подвеской, и с полуавтоматической трансмиссией. Удлиненную модификацию и специальный кабриолет по традиции предоставили президенту Франции. За CX последовали более доступные AX и VX, эстафету перехватили XM и Xantia. Никогда до этого модельный ряд Citroën не

был столь широким.

Начало 90-х годов ознаменовалось победоносным возвращением Citroën в автоспорт. Специально подготовленные 300-сильные автомобили ZX Rally Raid, прозванные за свой цвет «красными дьяволами», оказались непобедимыми. Спустя 70 лет они снова покорили пустыню Сахара – в 1991, 1994, 1995 и 1996 годах триумфовали в марафоне Париж-Дакар. Затем началась эпоха доминирования в чемпионате мира по ралли WRC. В Citroën нашли настоящий самородок – Себастьяна Леба, принесшего команде 9 чемпионских титулов и 8 Кубков конструкторов.

В третьем тысячелетии в Citroën снова

сделали ставку на авангардный дизайн. Модели вроде C3 Pluriel или C4 Picasso выделялись ярким внешним видом. В линейке появились вседорожник C-Crosser и электромобиль C-Zero. Возродили и знаменитое имя DS – сначала как линейку более дорогих моделей, а затем – и как отдельную марку. А представительским Citroën C6 пользовались президенты Франции Николя Саркози и Франсуа Олланд.

Сейчас в модельном ряду Citroën есть как компактный C1, так и крупный вседорожник C5 Aircross, и необычный электрический e-Mehari. Ежегодно компания выпускает свыше миллиона автомобилей и готовится к новой эре электрификации.

**Citroen C5 Aircross 2019 года**



# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

#5 | март | 2018 |

ТЕМА НОМЕРА  
**ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН**

COVER FACE  
**ИЛОНА  
БРОДОВСКАЯ**

ИНТЕРВЬЮ

**ЕКАТЕРИНА  
БУЖИНСКАЯ**

**ДМИТРИЙ  
КАРПАЧЁВ**

**УЛЬЯНА  
ОКСЕНЮК**



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ  
[www.cosmolady.ua](http://www.cosmolady.ua) • [facebook.com/cosmolady.magazine](https://facebook.com/cosmolady.magazine)