

Тест-Драйв

февраль 2020



Lamborghini Huracan Evo RWD • Togg • Sony Vision-S • Mercedes-Benz Vision Avtr • Lexus GX Overland • Nio EC6 • Opel Insignia • Porsche 718 Boxster • Cayman GTS 4.0 • Hongqi H9 • Fisker Ocean • Genesis GV80 • Seat Leon • Toyota GR Yaris • Genesis G90 • Honda Civic • Audi RS6 Avant • Alfa Romeo Giulia • Ford Puma • Kia Optima • Hyundai i10 • Opel Corsa • Honda e • Mercedes-Benz GLB • Volkswagen Golf VIII • BMW X5 • Jeep Grand Cherokee • Volkswagen Touareg • Kia Stinger • Lexus ES • Volvo S90 • BMW X2 • Jaguar E-Pace • Volvo XC40 • Honda HR-V • Renault Captur • Skoda Kamiq •

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

Концепт-кар

TOGG:

первые турецкие автомобили



10

Концепт-кар

SONY VISION-S:

новое направление деятельности



16

Концепт-кар

MERCEDES-BENZ VISION AVTR:

единение с природой



20

Концепт-кар

LEXUS GX OVERLAND:

для любителей путешествий



24

Премьера

NIO EC6:

стильный электромобиль



28

Премьера

OPEL INSIGNIA:

обновление



32

Премьера

PORSCHE 718 BOXSTER И CAYMAN GTS 4.0:

старая школа



36

Премьера

HONGQI H9:

китайский взгляд на роскошь



40

Премьера

FISKER OCEAN:

электромобиль с караоке



44

Премьера

GENESIS GV80:

вседорожный первенец в премиум-классе



50

Премьера

LAMBORGHINI HURACAN EVO RWD:

прибавка в мощности



56

Премьера

SEAT LEON:

четвертое пришествие



62

Премьера

TOYOTA GR YARIS:

карманная ракета



68

Дебютант

GENESIS G90:

освеженный флагман



76

Дебютант

HONDA CIVIC:

скромные перемены

**82****Дебютант
AUDI RS6 AVANT:**
универсал с характером**88****Дебютант
ALFA ROMEO GIULIA:**
классический спорт-седан**94****Дебютант
FORD PUMA:**
возрождение в новом образе**100****Дебютант
KIA OPTIMA:**
новый уровень**106****Дебютант
HYUNDAI I10:**
третья глава**114****Дебютант
OPEL CORSA:**
большие перемены**120****Дебютант
HONDA E:**
электромобиль для городских джунглей**128****Дебютант
MERCEDES-BENZ GLB:**
семейный вариант**136****Дебютант
VOLKSWAGEN GOLF VIII:**
новый стандарт в классе**144****Сравнительный тест-драйв
BMW X5, JEEP GRAND CHEROKEE И
VOLKSWAGEN TOUAREG:**
дизельные вседорожники премиум-класса**150****Сравнительный тест-драйв
KIA STINGER, LEXUS ES И VOLVO S90:**
разнообразный бизнес-класс**156****Сравнительный тест-драйв
BMW X2, JAGUAR E-PACE И VOLVO XC40:**
компактный премиум-класс**162****Сравнительный тест-драйв
HONDA HR-V, RENAULT CAPTUR И SKODA KAMIQ:**
небольшие вседорожники для города**168****Страницы истории
MAZDA:**
от рикши до электромобиля

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.

Togg: первые ту



Прецизионные автомобили







На территории Турции построены сразу несколько заводов ведущих мировых автопроизводителей, однако собственные автомобили в этой стране не выпускают. За последние 50 лет предпринимались несколько попыток создать турецкий автомобиль, однако поставить эти модели на конвейер так и не удалось. Теперь же за дело взялись серьезно – группа турецких компаний сформировала консорциум Automobile Joint Venture Group и разработала две модели электромобилей Togg. Их презентацию посетил даже президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган.

Первые турецкие автомобили – седан и внедорожник, причем у последнего – два варианта оформления передней части. Дизайн Togg разрабатывали в итальянском кузовном ателье Pininfarina. Он получился весьма лаконичным и сдержанным. Во внешнем виде преобладают грани, а раскосые фары выполнены светодиодными. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне установлены сразу шесть дисплеев. Это и цифровая комбинация приборов, и два сенсорных экрана на центральной



панели, и специальный монитор для передних пассажиров. Вместо зеркал заднего вида – камеры с отдельными дисплеями. Разработчики даже обещают систему дополненной реальности. Оснащение включает систему доступа без ключа, отдельный климат-контроль, навигацию и технологию полуавтономного движения.

Как седан, так и внедорожник Togg предложат в двух модификациях. Начальный вариант оснастят одним 200-сильным элек-

тродвигателем. Он сможет разогнаться до 100 км/ч за 7,6 с, а его запас хода составит 300 км. Более дорогая версия получит два мотора, полный привод и более емкую батарею. Ее 400 л. с. хватит, чтобы достигать 100 км/ч за 4,8 с, а еще электромобиль может проехать 500 км без зарядки.

Старт производства Togg запланирован на конец 2021 года, а продажи электромобилей начнутся в 2022 году. В перспективе линейку Togg расширят до пяти моделей.





So

HOBO



ony Vision-S

е направление деятельности









Компания Sony выпускает бытовую технику уже свыше 70 лет. Конечно, японцы давно уже давно занимаются автомобильными аудиосистемами и электроникой, но никто не мог подумать, что в Sony выпустят автомобиль. Поэтому концепт-кар Sony Vision-S стал главной неожиданностью шоу CES в Лас-Вегасе.

Электрический седан Sony Vision-S создан в сотрудничестве с известными компаниями Bosch, Magna Steyr, ZF, Nvidia и Continental. У автомобиля обтекаемый дизайн с заостренным «носом» и аркообразной крышей и высокой оконной линией. Его боковины

профилированы, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Естественно, оптика полностью светодиодной. Крыша Vision-S – прозрачная.

Стиль салона получился довольно-таки сдержанным, ведь упор сделан на технологии. Внутри – сразу восемь дисплеев. Это и цифровая панель приборов, и два экрана на центральной панели (нижний – заменяет клавиши климат-контроля), и отдельный монитор для переднего пассажира, и дисплеи камер заднего вида, заменяющих зеркала. Также пара мониторов предусмотрена для задних пассажиров. Внутри установлены четыре отдельных кресла.

Специально для электромобиля разработали аудиосистему с трехмерным звучанием. Часть ее динамиков установлены в подголовниках сидений. Также предусмотрен автопилот с набором камер, датчиков и радаров.

На каждой оси Sony Vision-S установлено по электромотору. Суммарно они развивают 544 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с и развивать 240 км/ч.

Sony Vision-S не станет серийным, однако ряд его технологий могут быть запущены в производство японским концерном и появятся на автомобилях других марок.







Mercedes- Vision Avtr

Тест-Драйв
КОНЦЕПТ-КАР



Benz

единение с природой



Шоу CES в Лас-Вегасе посвящено электронике, но в последние годы многие автопроизводители готовят для него и автомобили. Преимущественно это концепт-кары – как новый Mercedes-Benz Vision Avtr.

Создатели концепта вдохновлялись фильмом «Аватар» и именно по его мотивам создали Mercedes-Benz. Неудивительно, что внешний вид получился причудливым и фантастическим. Vision Avtr возвращает нас к популярному в 90-х биодизайну – с плавными формами и обилием изогнутых линий. Светодиодная не только оптика, но и оригинальная подсветка колесных дисков. А двери автомобиля выполнены полностью

прозрачными. Но самая оригинальная его деталь – 33 специальных закрылки в задней части: двигаясь, они имитируют дыхание живого существа.

Очень нестандартно выглядит и салон Mercedes-Benz Vision Avtr. В его отделке использованы экологически чистые искусственная кожа и пластик, полученный путем вторичной переработки. На передней панели – большой дисплей. В салоне нет ни руля ни педалей, ведь передвигается Mercedes-Benz Vision Avtr на автопилоте. Установлен только небольшой джойстик, при касании которого автомобиль оживает. К слову, сам джойстик способен замерять медицинские параметры пассажира и активировать ряд

интересных функций. Например, подсветка может пульсировать в такт с сердцебиением человека.

На каждое колесо автомобиля приходится по электромотору, а суммарная их мощность составляет 470 л. с. Также установлена инновационная графеновая аккумуляторная батарея: ее особенностями являются большая емкость (110 кВт·ч) и отсутствие токсических веществ. Запас хода Mercedes-Benz Vision Avtr составляет 700 км.

Mercedes-Benz, как и многие другие автопроизводители, работает над графеновыми батареями и в скором будущем они должны появиться на серийных электромо-
билях.







Lexus GX 0

для любителей
путешествий



Overland

Lexus GX второго поколения в производстве уже 10 лет и пока о его преемнике – ни слова. Зато на базе нынешней модели готовят интересные концепт-кары – такие, как Lexus GX Overland.

Lexus GX Overland предназначен для любителей туризма на природе. Автомобиль сохраняет знакомый солидный дизайн с двухобъемным силуэтом, веретенообразной решеткой радиатора и мускулистыми расширенными колесными арками. Автомобиль получил стальные подножки, всесезонные шины с глубоким протектором и мощную защиту днища.

Салон декорирован красно-черной кожей и полированным алюминием. На трех рядах сидений поместятся семь человек, причем второй ряд оснащен горизонтальной регулировкой. Оснащение включает мощную аудиосистему Mark Levinson и мониторы в спинках передних сидений.

На крыше вседорожника предусмотрена раскладная палатка. Кроме того, установлен даже портативный душ. А крепление для запасного колеса может служить скамейкой. В общем, Lexus GX Overland подходит для кратковременных вылазок на природу.

Как и ранее, вседорожник оснащен бензиновым 4,6-литровым V8 мощностью 301 л. с. В паре с ним работает 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Обязательным является постоянный полный привод с по-



нижающей передаче. У вседорожника перенастроена подвеска и доработана технология KDSS – активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Также есть система Multi-terrain Select, позволяющая изменить настройки полного привода в зависимости от типа дорожного покрытия.

А вседорожный круиз-контроль Crawl Control позволяет на малой скорости преодолеть сложное бездорожье.

Lexus GX Overland представили на автошоу в Монреале. Вседорожник не станет серийным, но ряд его аксессуаров наверняка поступят в продажу.





Nio ES6

СТИЛЬНЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ







В последние годы Китай – мировой лидер по продажам электромобилей. Хотя в Поднебесной и собирают, например, Tesla Model 3, но наибольшим спросом там пользуется местная продукция. Одними из лучших китайских электромобилей считаются модели компании NextEV. Их спортивный Nio EP9 даже установил рекорд круга на знаменитом автодроме Нюрбургринг. Теперь же представили электрический вседорожник Nio ES6.

Новый Nio ES6 достигает 4850 мм в длину при колесной базе в 2900 мм. Его дизайн выполнен в духе других моделей марки. У

него выраженный «нос» и узкие светодиодные фары. Поскольку ES6 позиционируют как вседорожное купе, то у него аркообразная линия крыши и мускулистые расширенные крылья. Задняя часть заострена, а ее ширину подчеркивают изогнутые фонари.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Вентиляционные дефлекторы растянuty на всю ширину передней панели. Обод руля плоский снизу, а передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Большую часть центральной панели занимает большой

сенсорный экран мультимедийной системы.

На выбор предложат две версии, причем обе они полноприводные – на каждой оси установлено по электромотору. Мощность базового варианта составляет 435 л. с. и он разгоняется до 100 км/ч за 5,6 с. Аккумуляторная батарея емкостью 70 кВт·ч обеспечивает запас хода в 435 км. Более дорогая 544-сильная версия стартует до 100 км/ч за 4,7 с, а ее батарея на 100 кВт·ч позволяет проехать 615 км без подзарядки.

Nio ES6 поступит в продажу в первой половине 2020 года. Купить китайский электромобиль можно будет за 51 500 долларов.





Opel



Insignia

обновление





Opel Insignia сменил модель Vectra и стал представителем немецкой марки в D-классе с 2008 года. Хотя спрос на такие модели в Европе существенно уменьшился в последние годы, Insignia продавался неплохо – уже выпущено 1,2 миллиона автомобилей. С 2017 года выпускается второе поколение Opel Insignia, а теперь оно прошло обновление.

Новый Opel Insignia изменился внешне незначительно и сохраняет знакомый дизайн с аркообразной крышей и рельефными боковинами. Больше всего перемены видны при взгляде в анфас. У лифтбэка и универсала новая широкая решетка радиатора и увеличенный передний воздухозаборник. Фары стали чуть уже и теперь светодиодные

уже в базовой версии, а за доплату могут быть матричными. Сзади немного изменены фонари. Версию GSi можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

В салоне немного улучшены материалы отделки и улучшена графика цифровой панели приборов и 8,0-дюймового сенсорного дисплея. В Opel Insignia GSi появились еще и новые спортивные сиденья. Перечень опций пополнили улучшенная камера заднего вида, беспроводная зарядка для смартфонов и электропривод пятой двери с сенсорным открытием.

Opel Insignia получил новые двигатели. Бензиновый трехцилиндровый турбомотор объемом 1,4 л развивает 145 л. с., а 2,0-ли-

тровая «четверка» с функцией отключения цилиндров – 200 либо 230 л. с. Пока предложен только один 1,5-литровый трехцилиндровый турбодизель мощностью 120 л. с, но позже обещают еще и 2,0-литровый мотор.

Лифтбэк и универсал комплектуют 6-ступенчатой механической трансмиссией или новым 9-ступенчатым «автоматом». А 2,0-литровые версии являются полноприводными и с системой векторизации тяги. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Opel Insignia показали на автошоу в Брюсселе, а в продажу он поступит с весны. В Европе цены стартуют с 29 тыс. евро.







Porsche 718 и Cayman G

Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА



Boxster

TS 4.0

старая школа



Большинство Porsche Boxster и Cayman еще в 2016 году перевели на турбонаддув – на смену оппозитным «шестеркам» пришли четырехцилиндровые турбомоторы. Тем не менее, для ценителей все же сделали исключение и предложили атмосферные 4,0-литровые версии. Сначала появились экстремальные Porsche 718 Boxster Spyder и Cayman GT4, а теперь подготовили новые Boxster и Cayman GTS 4.0.

Новые купе и кабриолет Porsche оснащены тем же 4,0-литровым шестицилиндровым мотором, что и Boxster Spyder и Cayman GT4. Изначально его ставили на трековое купе Porsche 911 GT3, но в Boxster и Cayman GTS

4.0 мотор дефорсирован до 400 л. с. С 6-ступенчатой механической трансмиссией они разгоняются до 100 км/ч за 4,5 с, и развивают 293 км/ч. Сочный звук «шестерки» обеспечивает спортивная выхлопная система. А экономить топливо помогает технология отключения цилиндров.

Подвеска и рулевое управление купе и кабриолета перенастроены. Автомобили получили дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы, а клиренс уменьшен на 20 мм.

Узнать Porsche 718 Cayman и Boxster GTS 4.0 можно по 20-дюймовым легкосплавным дискам и новому аэродинамическому обве-

су. Сзади появился новый заостренный спойлер, а из бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

Салон декорирован кожей и алькантарой с контрастными швами. Установлены и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой и интегрированными подголовниками. Оснащение включает гоночный хронометр, а в мультимедийной системе появилась функция памяти времени круга на автодроме.

Новые Porsche 718 Boxster и Cayman GTS 4.0 поступят в продажу с конца марта. Стоимость купе в Европе составляет 81 926 евро, а кабриолета – 83 949 евро.





Hongqi HS



9: КИТАЙСКИЙ ВЗГЛЯД на роскошь





Hongqi – старейший китайский автопроизводитель. Марка основана в 1958 году, причем специализируется она на роскошных автомобилях и является официальным поставщиком китайской власти. Впрочем, в свободной продаже Hongqi давно, можно даже купить флагманский седан L5 за почти миллион долларов. Теперь же линейку пополнил новый Hongqi H9.

Седан Hongqi H9 достигает около 5 м в длину при колесной базе в 3 м. У автомобиля солидный дизайн с плавными обводами кузова в духе Rolls-Royce, что и неудивительно – над внешним видом работал бывший стилист британской марки. Огромная хромированная решетка радиатора – визитная карточка Hongqi, она символизирует тради-

ционный китайский веер. Кстати, ее снабдили диодной подсветкой. Естественно, светодиоды и в фарах H9. Дверные ручки утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к автомобилю. Персонализировать седан можно с помощью двухцветной окраски.

В отделке салона сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен большой 12-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Часть клавиш в салоне также сенсорные. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Покупатели смогут выбирать версии на 4 и 5 мест, причем в последнем случае доступны элек-

тропривод, подогрев и вентиляция кресел. Среди других опций – панорамная крыша, адаптивный круиз-контроль и распылитель духов.

Для Hongqi H9 предложат на выбор два турбомотора: 2,0-литровую 252-сильную «четверку» и 3,0-литровую «шестерку» мощностью 272 л. с. Обе модификации оснащены 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и являются заднеприводными. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 8 с.

Новый Hongqi H9 поступит в продажу с мая. Как и все китайские автомобили, роскошный седан относительно недорогой – стоит от 40 тыс. долларов.





Fisker Ocean

электромобиль с караоке



ean

ке





Дизайнер Хенрик Фискер стал известен, как создатель Aston Martin DB9 и BMW Z8, а позже основал собственную компанию. Она выпускала заряжаемый гибриды Fisker Karma, но теперь лицензию на производство этой модели выкупил китайский концерн Wanxiang. Фискер же переключился на создание электромобилей. Сначала он представил седан EMotion, а теперь в Лос-Анджелесе показал вседорожник Ocean.

Новый Fisker Ocean достигает 4640 мм в длину и отличается весьма оригинальным дизайном. У него широкая фальшрадиаторная решетка, а светодиодные фары соединены светящейся полосой. Оконная линия изогнута, а колесные арки расширены.

Сзади обращают на себя внимание тоненькие фонари. Интересная деталь: в специальном «калифорнийском» режиме у автомобиля опускаются все боковые и задние стекла, а также открывается люк в крыше – чтобы можно было насладиться свежим ветром.

В отделке салона использован пластик, полученный путем вторичной переработки. Показания приборов выводятся на небольшой дисплей, а вот на центральной панели установлен огромный 16-дюймовый сенсорный экран. Данные проецируются и на лобовое стекло, причем речь идет не только о показаниях приборов. Например, можно вывести слова песни, которую играет аудиосистема – это настоящее автомобиль-

ное караоке. Объем багажника равен 566 л.

Fisker Ocean получил два электромотора и полный привод. Мощность не разглашается, но известно, что она превышает 300 л. с., а разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с. Аккумуляторная батарея на 80 кВт·ч обеспечивает запас хода в 482 км. Кроме того, на крыше установлены солнечные панели – они дают дополнительно до 1600 км пробега в год.

Новый Fisker Ocean уже доступен для заказа, хотя производство стартует только в конце 2021 года. Купить электромобиль можно по цене от 37 500 долларов, также его будут сдавать в лизинг за 379 долларов в месяц.





Технические характеристики Fisker Ocean

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4640/1930/1615
Объем багажника мин/макс, л	566/1274
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	Спереди и сзади, поперечно
Емкость батареи, кВт·ч	80
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. реостатная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Запас хода, км	482
Стоимость автомобиля (в США), долларов	37 500

Genesis

вседорожный первенец



Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА

GV80

в премиум-классе









В Hyundai активно расширяют свою премиальную линейку Genesis. Теперь это отдельная марка и в ее модельном ряду три седана разных классов. Четвертой же моделью стал среднеразмерный внедорожник Genesis GV80, показанный в Южной Корее.

Новый Genesis GV80 достигает 4945 мм в длину и 1975 мм в ширину при колесной базе в 2955 мм. Дизайн автомобиля получился весьма оригинальным. У него длинный капот и выпуклые боковины. Огромная решетка радиатора в виде щита сочетается с разделенными пополам светодиодными фарами. Оконные рамки и пороги украшены хромированными молдингами, а на крыше установлен немаленький спойлер. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диа-

метром до 22 дюймов. Фонари внедорожника также разделены.

Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Руль выполнен двухспицевым, а вентиляционные дефлекторы растянуты практически на всю переднюю панель. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, а сверху центральной панели размещен 14,5-дюймовый сенсорный экран. Передние сиденья разделены высоким тоннелем, на котором установлены круглый селектор трансмиссии и сенсорная панель, различающая начертания букв пальцами.

У базового Genesis GV80 – 10 подушек безопасности, а среди опций есть подогрев и вентиляция передних и задних кресел, спутниковую навигацию с функцией дополненной реальности и адаптивный круиз-кон-

троль, способный подстраиваться под манеру езды водителя. Также доступны системы автоматического замедления, определения усталости водителя и полуавтономного движения.

Поначалу новый Genesis GV80 будет доступен только с 3,0-литровым 278-сильным турбодизелем, расходующим 8,5 л/100 км в смешанном цикле. Позже добавят бензиновые турбомоторы объемом 2,5 л (300 л. с.) и 3,5 л (375 л. с.).

Все модификации оснащены 8-ступенчатой «автоматом», а привод может быть задним или полным. У полноприводных версий есть система выбора режимов для разных типов бездорожья, а за доплату предложен блокируемый задний дифференциал. Также можно выбрать активную подвеску, сканирующую дорогу перед автомобилем.





Технические характеристики Genesis GV80

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4945/1975/1715
Колесная база, мм	2955
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2959
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	278 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	590 при 2000
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	245/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,5
Стоимость автомобиля, долларов	56 850

Lamborghini Huracán Evo RWD GLA: 1000 CV



uracan

прибавка в МОЩНОСТИ







Lamborghini Huracan – самая массовая модель в истории итальянской марки. С 2014 года уже выпущено около 14 тыс. купе и кабриолетов, и по этому показателю Huracan уже обогнал своего предшественника Gallardo. Год назад автомобиль прошел обновление, но оно затронуло только полноприводные купе и кабриолет. Теперь же представили освеженный заднеприводный вариант Lamborghini Huracan Evo RWD.

Внешние изменения сразу, но они не слишком кардинальные. Низкое купе сохраняет традиционный стиль Lamborghini. У него знакомый клиновидный профиль с заостренным «носом». Новые фары сделали «взгляд» купе Lamborghini Huracan более грозным. Основные же изменения направлены на улучшение аэродинамики. Заднеприводный вариант легко отличить по особому переднему бамперу с измененными воздухозборниками, новые и 19-дюймовые диски. Также у этой версии иная форма задней части с небольшим спойлером. Кроме того, обращают на себя внимание свежие тоненькие фонари и увеличенные выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с яркими контрастными швами, доступны и карбоновые вставки. Обод трехспицевого рулевого колеса скошен снизу. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый экран с обновленной графикой. На наклоненной центральной панели установлен новый 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему там стало меньше кнопок и переключателей.

Знакомый 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива доработан, но он не столь мощный, как в полноприводном варианте. Его мощность выросла до 610 л. с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент достиг 560 Н·м при 6500 об/мин. Появилась и новая титановая выхлопная система. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями Huracan Evo RWD разогнается до 100 км/ч за 3,3 с, а до 200 км/ч – за 9,3 с. Максимальная скорость увеличена до 325 км/ч.

Чтобы водителю было легче справиться с этой мощностью, антипробуксовочная система перенастроена. Улучшена и технология настройки шасси со спортивным, трековым и комфортабельным режимами, а среди опций есть адаптивные амортизаторы. А вот управляемые задние колеса недоступны их получил только полноприводный Huracan. Обязательными также являются карбоново-керамические тормозные диски, позволяющие останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 31,9 м.

Новый Lamborghini Huracan Evo RWD поступит в продажу с весны. Он заметно дешевле полноприводной версии – в Европе цена стартует со 159 400 евро.





Технические характеристики Lamborghini Huracan Evo RWD

Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1389
Длина/ширина/высота, мм	4520/1933/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Объем багажника мин/макс, л	150
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5204
Тип	бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и число цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	610 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	560 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,3
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	13,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	159 400

Seat Leo

четвертое пришествие



on









С 1998 года марка Seat представлена в С-классе моделью Leon. За 22 года выпущено 2,2 миллиона Seat Leon и пришло время для уже четвертого его поколения. Причем на презентации в Испании показали и хетчбэк, и универсал, а вот трехдверной версии больше не будет.

Новый Seat Leon сохранил платформу MQB, то есть является близким родственником Volkswagen Golf. Неизменной осталась и колесная база (2686 мм), но при этом хетчбэк подрос до 4368 мм в длину и 1800 мм в ширину.

В дизайне Seat Leon стало меньше граней – у автомобиля теперь мускулистые профилированные боковины и выраженные раздутые передние крылья. «Лицо» выдержано в новом фирменном стиле Seat – с трапециевидной решеткой радиатора и стреловид-

ными фарами. Уже в базовой версии оптика светодиодная. На крыше установлен спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Впервые Seat Leon получил цифровую панель приборов. Сенсорный дисплей мультимедийной системы теперь повернут к водителю, а его диагональ может быть 8,25 или 10,25 дюйма. В версиях с роботизированной трансмиссией вместо рычага теперь установлен миниатюрный селектор. У хетчбэка объем багажника остался на прежнем уровне (380 л), а вот в универсала он увеличен до 617 л.

У всех Seat Leon теперь есть система доступа без ключа и датчик света. Перечень опций пополнили трехзонный климат-контроль, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль и система полуавтономного движения.

На первых порах новый Seat Leon получит бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (90 и 110 л. с.), 1,5 л (130 и 150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 115 и 150 л. с. Причем, бензиновые версии на 110 и 150 л. с. получат 48-вольтовую гибридную установку. Появится и 204-сильный заряжаемый гибрид Seat Leon, способный проехать до 60 км на электротяге.

На выбор предложат 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Seat Leon покажут публике на Женевском автосалоне в марте, а в продажу хетчбэк и универсал поступят со второго квартала 2020 года. Цены в Европе стартуют примерно с 20 тыс. евро. Позже появится и заряженная версия Cupra.





Технические характеристики Seat Leon

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина мм	4368/1800/1448
Колесная база, мм	2686
Объем багажника, л	380
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	190 при 4200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 1450
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 33 000

Toyota GR

карманная ракета



Yaris









Toyota триумфально возвращается в автогонки. В 2019 году заводская команда Gazoo Racing выиграла 24-часовую гонку в Ле-Мане и чемпионат мира по ралли WRC. В ралли триумфовал доработанный хэтчбэк Toyota Yaris и именно серийный Yaris нового поколения получил заряженную версию от Gazoo Racing. Представили ее на мотор-шоу в Токио.

Toyota GR Yaris получил новый 1,6-литровый турбомотор, в котором только три цилиндра. Он развивает 261 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 360 Н·м. Максимальная скорость составляет 230 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает около 5,5 с.

Хэтчбэк доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Мало того,

это одна из немногих полноприводных моделей В-класса. Трансмиссия может передавать до 100% крутящего момента на любую ось, а за доплату предлагают передний и задний дифференциалы повышенного трения.

Конечно же, специалисты Gazoo Racing поработали над подвеской и рулевым управлением. Кстати, задняя подвеска полностью новая, двухрычажная. Установлены и увеличенные тормозные диски диаметром 356 мм спереди и 297 мм сзади.

Toyota GR Yaris предложен только в трехдверном исполнении, причем он на 91 мм ниже пятидверного хэтчбэка. Его дизайн выразительный и мускулистый – с серьезно расширенными колесными арками и огром-

ным передним воздухозаборником. Также появились аэродинамический обвес, спойлер на крыше и 18-дюймовые легкосплавные диски, а сзади выглядывают две хромированные выхлопные трубы.

В салоне отличия от стандартного Toyota Yaris не столь заметны. Главное новшество внутри – спортивные ковшеобразные сиденья. Отделку разбавляют красные швы и вставки, а рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Также в Gazoo Racing создали новые циферблаты приборов вместо дисплея.

Новый Toyota GR Yaris уже поступил в продажу в Японии, а вскоре его предложат и в других странах. Стоимость заряженного хэтчбэка стартует с 36 100 долларов.





Технические характеристики Toyota GR Yaris

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	3995/1805/1460
Колесная база, мм	2558
Колея передняя/задняя, мм	1530/1560
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1618
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с.	261
Макс. крутящий момент, Н•м	360
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	225/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,5
Максимальная скорость, км/ч	230
Стоимость автомобиля в Европе, евро	36 100 – 43 000

Genesis G

освеженный флагман



90





Концерн Hyundai вывел премиум-линейку Genesis в отдельную марку. Таким образом, корейский автопроизводитель пошел по пути Toyota и Nissan, создавших Lexus и Infiniti, соответственно. На вершине Genesis – представительский седан G90, пришедший в 2015 году на смену Hyundai Equus. Теперь флагман концерна Hyundai прошел основательное обновление.

Новый Genesis G90 сохраняет строгий дизайн с длинным капотом, высокой оконной линией и коротким передним свесом кузова. Вместе с тем, стилисты постарались сделать автомобиль более узнаваемым и самобытным. Визитной карточкой марки Genesis постепенно становится огромная пятиугольная решетка радиатора, декорированная хромом. Новые светодиодные фары разделены пополам ходовыми огнями.

На передних крыльях появились декоративные накладки. Оконные рамки, молдинги на порогах и крышке багажника также хромированные. Под стать им – и полированные 19-дюймовые колесные диски. У седана новая крышка багажника, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Genesis G90 достигает 5205 мм в длину при колесной базе в 3160 мм, а ведь в Южной Корее есть еще и удлиненный вариант.





Учитывая исполинские размеры седана, масса в 2097 кг в базовой версии вполне объяснима.

При приближении к автомобилю с ключом в кармане лампы в зеркалах заднего вида проецируют на землю логотип Genesis – распростертые крылья. У всех G90 салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. У автомоби-

ля массивная передняя панель и большое четырехспицевое рулевое колесо. Приборы разделены цветным 7,0-дюймовым экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен указатель температуры двигателя. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель увенчана новым 12,3-дюймовым сенсорным диспле-

ем. Навигация в меню мультимедийной системы также осуществляется с помощью круглого джойстика. Ниже установлены стильные аналоговые часы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно много, но они разные по размеру, что облегчает пользование ими на ощупь. Оригинально выглядит крупный селектор трансмиссии.

Как рулевая колонка, так и передние си-









дней в Hyundai Genesis G90 оснащены электроприводом. Интересно, что водитель может ввести свой рост и параметры в меню мультимедийной системы и автомобиль запомнит своего хозяина. Кресла широкие и очень комфортабельные, но в то же время неплохо удерживают спину. Они дополнены подогревом и вентиляцией, обогриваются и обод руля. Водителя и переднего пасса-

жира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Конфигурацию второго ряда можно выбрать: трехместный диван или два отдельных кресла, разделенных консолью. Задние сиденья Genesis G90 также обогриваются,

а в варианте Ultimate получили вентиляцию и электрорегулировку. Места здесь в избытке, особенно щедрое пространство для ног. У задних пассажиров также предусмотрены свои переключатели аудиосистемы и климатической установки. Кроме того, к их услугам – пара съемных 9,2-дюймовых планшетов. Объем багажника составляет 484 л, а его крышка оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Оснащение Hyundai Genesis G90 очень богатое: в «базе» есть система бесключевого доступа, электропакет, трехзонный климат-контроль, аудиосистема Lexicon с DVD-плеером и 17 динамиками, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, люк в крыше, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон.

На выбор предложены три бензиновых двигателя. Базовым является знакомый 3,8-литровый V6 мощностью 311 л. с. Турбированная 3,3-литровая «шестерка» развивает 370 л. с. при 6000 об/мин. Турбопуза у нее почти отсутствует, а тяга на малых оборотах отличная, ведь максимальные 510 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1300 об/мин. Мотор отзывчив и обеспечивает равномерный разгон. За 6,2 с такой Genesis G90 достигает 100 км/ч, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. В городском цикле расход



топлива составляет 13,8 л/100 км, а в загородном – 9,8 л/100 км.

Флагманский вариант оснащен 5,0-литровым атмосферным V8, выдающим 420 л. с. при 6000 об/мин. Этот двигатель работает тише и более плавно, а его характер спокойнее, чем у V6. Пиковый крутящий момент в 520 Н·м достигается при высоких 5000 об/мин, но 85% его доступно уже с 2000 об/мин. Динамика лучше, чем у 3,3-литровой версии, но не намного – 5,7 с до 100 км/ч. Правда, и «аппетит» несколько побольше – 15,7 л/100 км в городе и 10,2 л/100 км – на трассе.

Автоматическую 8-ступенчатую трансмиссию в Hyundai создали своими силами. Она переключает передачи практически незаметно, но не очень быстро. В качестве опции доступен полный привод.

Конечно, Genesis G90 ставит на первое место комфорт. Его мягкая подвеска буквально сглаживает большинство дорожных неровностей. Руль очень легкий и запросто вращается несколькими пальцами, хотя он все же точнее, чем у предшественника. Седан ощутимо кренится в поворотах, но ведь он и не создан для скоростных виражей.

Впрочем, если перевести адаптивные амортизаторы в спортивный режим, то нежелательные движения кузова уменьшаются. Полноприводные Genesis G90 демонстрируют лучшее сцепление с дорогой. В Hyundai неплохо поработали над шумоизоляцией и установили ламинированные стекла, поэтому в салоне очень тихо даже при 150 км/ч.

Новый Genesis G90 уже поступил в продажу на родине, в Южной Корее и США. Большой и роскошный седан не такой уж и дорогой, по меркам своего класса – от 70 500 долларов.

Технические характеристики Hyundai G90

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	2097	2221
Длина/ширина/высота, мм	5205/1915/1496	
Колесная база, мм	3160	
Колея передняя/задняя, мм	1620/1628	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	484	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	3342	5038
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	370 при 6000	420 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	510 при 1300	520 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/77	
Трансмиссия		
Тип привода	Задний или подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2	5,7
Максимальная скорость, км/ч	240	240
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,8	15,7
загородный цикл	9,8	10,2
смешанный цикл	11,8	12,9
Стоимость автомобиля (в США), долларов	70 500 – 77 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Honda

скромные перемены



Civic





Honda Civic представляет японскую марку в С-классе с 1972 года. За почти полвека выпущено более 20 млн. этих автомобилей. С 2015 года в производстве уже десятое поколение Civic. Теперь седан, купе и хетчбэк прошли плановую модернизацию.

Стиль современных Honda Civic – яркий и оригинальный. У хетчбэка выражен клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и приподнятой задней частью. Новая решетка радиатора образует своеобразные «брови» над продолговатыми фарами. Оптика теперь светодиодная уже в базовой версии. Измененный

передний бампер выполнен V-образным и дополнен небольшим воздухозаборником. Мускулистые передние крылья серьезно выражены. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты новыми С-образными фонарями. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: на верхней кромке и у основания стекла. Теперь можно заказать версию Sport Line с аэродинамическим обвесом, антикрылом и 17-дюймовыми легкосплавными дисками.

«Десятый» Honda Civic довольно крупный, по меркам своего класса. Хетчбэк достигает 4518 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. Весит автомобиль 1275 кг.

В салоне несколько улучшены материалы внутренней отделки. Внутри господствуют граненые поверхности. Трспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. В базовой версии установлены обычные циферблаты приборов, а вот в более дорогих вариантах аналоговый тахометр и цифровой спидометр выведены на жидкокристаллический дисплей. Также он может показывать информацию бортового компьютера и дублировать данные мультимедийной системы. По бокам размещены аналоговые указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.





Наклоненная центральная панель Honda Civic увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном. Как ни странно, здесь стало больше переключателей – теперь управлять аудиосистемой и климат-контролем снова можно кнопками, а не через меню мультимедийной системы. Ниже находится ниша с 12-вольтовой розеткой – туда можно, например, положить смартфон для подзарядки.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у водительского сиденья расши-

рен диапазон регулировок. Передние кресла Honda Civic удобные и обладают неплохой боковой поддержкой. Посадка довольно низкая, хотя обзорность вперед и по сторонам неплохая. А при движении задним ходом очень кстати камера заднего вида, дополнившая базовую комплектацию. Стандартным является и электромеханический стояночный тормоз. Это позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду хэтчбэка Civic места для ног достаточно, а вот пространство над головой довольно-таки скромное. Салон немного шире, чем у предшественника, но все же двоим пассажирам сзади комфортнее, чем троем. Зато объем багажника очень приличный – 420 л в обычном состоянии и 1500 л – со сложенными задними креслами.

Базовая комплектация Honda Civic значительно расширена и включает систему доступа без ключа, электроприводы стекло-





подъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчик освещения, 160-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Все Civic теперь получили 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также технологии автоматического замед-

ления, контроля разметки и «слепых» зон, распознавания дорожных знаков. Флагманский вариант Sport Line добавляет кожаный салон, двухзонный климат-контроль, электропривод передних и подогрев всех сидений, люк в крыше, датчики света и дождя, спутниковую навигацию.

Отныне все доступные для Honda Civic двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальным является 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 129 л. с. «Четверка» объемом 1,5 л развивает 182 л. с. при 5500 об/мин. Она очень отзывчива и



раскручивается до 6500 об/мин, что не типично для турбодвигателей. Вместе с тем, у нее неплохая тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 240 Н·м крутящего момента доступны при 1900-5500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Тихим мотор не назовешь, но работает он плавно. Расход топлива составляет 7,9 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Остался в линейке и 1,6-литровый 116-сильный турбодизель. Со временем также обновят заряженный Honda Civic Type R мощ-

ностью 320 л. с.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует отличную точность при переключениях, а ход ее рычага короткий. А вот у вариатора CVT реакции не всегда быстрые и при разгоне он слишком долго держит высокие обороты двигателя. Зато с ним расход топлива немного меньше.

Пониженный центр тяжести и меньший вес положительно сказываются на управляемости хэтчбэка. Руль стал острее 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. Вместе с тем, Honda Civic довольно комфортабельный, ведь его подвеска не слишком упругая. Шумоизоляция салона также улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

Обновленный Honda Civic десятого поколения уже поступил в продажу в Европе. Цена хэтчбэка составляет около 20 000 евро в базовой комплектации.

Технические характеристики Honda Civic

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1275
Длина/ширина/высота, мм	4518/1800/1434
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1505/1530
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	420/1500
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1497
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	182 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1900-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA, TPMS
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,9
загородный цикл	5,0
смешанный цикл	6,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	19 990 – 25 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi RS6

универсал с характером



Avant





Самой первой заряженной моделью от подразделения Audi Quattro был универсал RS2. Сейчас в линейке немецкой марки немало «горячих» версий, однако до сих пор спортивные универсалы в особом почете. Новейшее предложение от Audi Quattro – сверхмощный RS6 Avant, по традиции дебютировавший раньше родственного седана.

Новый Audi RS6 Avant сопоставим с пред-

шественником по длине (4995 мм), хотя его колесная база выросла до 2929 мм. Весит автомобиль 2150 кг, и это несмотря на то, что практически все кузовные панели выполнены из легких алюминиевых сплавов.

Универсал Audi сохраняет силуэт, но на смену плавным формам пришли грани. Кроме того, у автомобиля стала выше оконная линия, а у задних стоек крыши больший угол наклона. Продолговатые фары свето-

диодные, а за доплату оптика может быть и матричной. Отличить заряженную версию от стандартного Audi A6 несложно. У автомобиля новая широкая решетка радиатора, а по ее бокам появились широкие вентиляционные отверстия. Также RS6 получил аэродинамический обвес, а его мускулистые раздутые крылья указывают на расширенную колею. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые





колеса – опция. Дорожный просвет занижен на 10 мм. Сзади бампер украшен изогнутой накладкой, а ниже выглядывают две широких выхлопных трубы.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминия, полированный алюминий и черные лакированные поверхности, а за доплату предложены карбоновые вставки. На порогах и педалях – металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью

светодиодов, причем ее цвет можно изменять. У спортивного рулевого колеса обод скошен снизу, новый и селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией, причем графика у RS6 – особая. Добавлены новые параметры вроде индикаторов мощности и давления наддува или времени разгона до 100 км/ч. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель Audi RS6 Avant повернута к водителю. Кнопок здесь почти не осталось, зато установлены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый экран отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля.

Универсал получил особые спортивные сиденья с интегрированными подголовни-





ками. У них отличная боковая поддержка и комфорт на высоте. Кресла оснащены электроприводом и подогревом, а за доплату доступны вентиляция и массаж. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду больше места для ног и над головой, чем в модели прошлого поколения. Подушка дивана профилирована под два места, а потому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Объем багажника составляет 565 л в обычном состоянии и 1680 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Комплектация Audi RS6 Avant не особо богаче, чем у стандартного А6. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистема, Wi-Fi, камера заднего вида, люк в крыше, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль. Также обязательные являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Список опций включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, мощную аудиосистему Bang&Olufsen, систему ночного видения, технологию полуавтономного движения, электропривод и обогрев руля.

Если новый Audi S6 получил турбодизель, то RS6 сохранил бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами. Но после доработки его мощность выросла до 600 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент достиг внушительных 800 Н·м и теперь доступен в широком диапазоне 2050-4500 об/мин. То есть, двигатель очень тяговитый и эластичный, а под рукой всегда есть запас мощности. Опциональная спортивная выхлопная система делает звук «восьмерки» более насыщенным и приятным для слуха. Универсал достигает 100 км/ч за 3,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Впрочем, за доплату этот порог поднимут до 305 км/ч.

Но мотор также может легко усмирить свой пыл. На малых скоростях у него отключаются четыре цилиндра, что позволяет снизить расход топлива. Экономии способствует и 48-вольтовая «умеренная» гибридная



установка. Хотя RS6 Avant все равно расходует немало – 16,2 л/100 км в городском цикле и 8,9 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Естественно, обязательным является постоянный полный привод, так что сцепление с дорогой очень хорошее.

Также предусмотрен активный задний дифференциал, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Но по-настоящему маневренным RS6 Avant делают опционные управляемые задние колеса. Рулевое управ-

ление порадует остротой и точностью, а также довольно информативное. С помощью технологии Audi Drive Select можно изменять его тяжесть, а также чувствительность педали акселератора, настройки трансмиссии и ходовой. Автомобиль оснащен пневмоподвеской, а потому при повседневной езде выбоины плавно поглощаются. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, соединенными между собой диагональными трубками. В повороте жидкость по ним поступает на то колесо, которое находится на внешнем радиусе, что увеличивает их

жесткость и, соответственно, уменьшает крены кузова. Среди опций есть и карбоново-керамические тормоза, хотя и стандартные стальные диски хорошо справляются со своими обязанностями. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции и технологии активного подавления звуковых помех.

Новый Audi RS6 Avant уже поступил в продажу в Европе. Купить универсал можно по цене от 117 500 евро.

Технические характеристики Audi RS6 Avant

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2150
Длина/ширина/высота, мм	4995/1951/1460
Колесная база, мм	2929
Колея передняя/задняя, мм	1668/1650
Клиренс (дорожный просвет), мм	125
Объем багажника, л	565/1680
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 2050-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/73
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/35 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,2
загородный цикл	8,9
смешанный цикл	11,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	117 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Alfa Romeo

классический спорт-седан



ео Giulia

ан





Alfa Romeo на пороге больших перемен. Итальянский автопроизводитель делает ставку на вседорожники и откажется от создания спортивных купе. Единственной не вседорожной моделью в линейке останется седан Alfa Romeo Giulia, и именно он недавно прошел плановое обновление.

Alfa Romeo Giulia – типичный спортивный седан с длинным капотом, короткими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Фирменный «клюв» радиаторной решетки по бокам окружен широкими воздухозаборниками. Узкие, будто прищуренные, фары дополнены новыми светодиодными ходо-

выми огнями. Боковины профилированы, а колесные арки слегка раздуты. Стандартными являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а в самой дорогой версии Lusso колеса 18-дюймовые. Треугольные фонари визуально расширяют заднюю часть.

Салон Alfa Romeo Giulia пропитан спортивным духом. Материалы внутренней отделки улучшены и уже в базовой версии присутствует кожа. На небольшом трехспицевом рулевом колесе – кнопка запуска двигателя. Круглые вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. В более дорогих вариантах педали и пороги украшены металлическими накладками, Цифер-

блаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на новый цветной дисплей бортового компьютера. Также у седана заменен селектор трансмиссии.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен улучшенный 8,8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Навигация в меню также осуществляется с помощью круглого джойстика, есть и функция голосового управления. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля полностью новые.

Посадка в Giulia довольно низкая. У рулевой колонки изменяются высота и глубина.





Передние кресла хорошо удерживают спину и весьма комфортабельные. В версии Sport установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой. У всех Giulia предусмотрен подогрев кресел. Широкий подлокотник расположен высоко, а под ним находится бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое, по меркам D-класса. Но над головой места не слишком много, что ощутят люди ростом свыше 185 см. К слову, подушка заднего дивана профилирована под два места, поэтому седан является четырехместным. Объем багажника составляет 480 л.

Базовый седан Alfa Romeo Giulia получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, адаптивный круиз-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, спутниковая навигация, парктроник, датчики дождя и света. Обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и контроля полосы движения. В самом дорогом варианте Lusso добавлены система доступа без ключа, электропривод сидений, камера заднего вида и подогрев руля. Среди опций появились система распознавания дорожных знаков, определения усталости водителя и

полуавтономного вождения. Также можно заказать беспроводную зарядку для смартфонов и мощную аудиосистему с 14 динамиками.

Двигатели Alfa Romeo Giulia остались прежними. Бензиновая 2,0-литровая «четверка» выдает 200 либо 280 л. с. В более мощной версии 400 Н·м крутящего момента доступны с 2250 об/мин. То есть, тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. При этом мотор раскручивается и до 6800 об/мин, хотя после 6000 об/мин он «выдыхается». Звук двигателя очень сочный и приятный. Такой седан разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с и развивает 240 км/ч. Вме-





сте с тем, расход топлива очень умеренный – 9,8 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном. Позже покажут обновленную Alfa Romeo Giulia QV с 2,9-литровым V6 на 510 л. с.

Турбодизель объемом 2,2 л доработан и теперь развивает 160, 190 и 210 л. с. У самой мощной версии с двумя турбинами приличная тяга на малых оборотах, ведь при 1750 об/мин в распоряжении пиковые 470 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6,8 с, а максимальная скорость составляет 235 км/ч. Такие характеристики позволяют простить двигателю его повышенную шумность. «Аппетит» седана также

порадует – 6,6 л/100 км в городе и 4,8 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. Ряд версий также доступны с 6-ступенчатой «механикой». У большинства Giulia привод задний, но более мощные модификации – полноприводные.

Седан радует отточенной управляемостью. У него практически равное распределение веса по осям и хорошо настроенное шасси. Рулевое управление Alfa Romeo острое и точное, а также в меру информативное. Автомобиль легко контролируем и даже с отключенной системой стабилизации вме-

сто заноса задней оси наблюдается легкое скольжение колес. Конечно, подвеска довольно-таки упругая, но зато Giulia мало кренится в поворотах. Предусмотрена и технология изменения настроек Alfa D.N.A., позволяющая отрегулировать опционные адаптивные амортизаторы, а также остроту руля и чувствительность педали акселератора. Тормоза седана обеспечивают уверенное замедление.

Обновленная Alfa Romeo Giulia уже поступила в продажу в Европе. Стоимость седана стартует с 37 тыс. евро.

Технические характеристики Alfa Romeo Giulia

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1605	1615
Длина/ширина/высота, мм	4643/1860/1438	
Колесная база, мм	2820	
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589	
Клиренс (дорожный просвет), мм	135	
Объем багажника, л	480	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1995	2143
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	280 при 5250	210 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2250	470 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/45 R18 спереди, 255/40 R18 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2	6,8
Максимальная скорость, км/ч	240	235
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,8	6,6
загородный цикл	6,5	4,9
смешанный цикл	7,7	5,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	37 000 – 59 500	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Ford Puma

возрождение в новом обр



uma

азе





В 1997 году Ford представил компактное молодежное купе Puma. Автомобиль на платформе хэтчбэка Fiesta пробыл на конвейере всего пять лет и не получил преемника. Теперь Ford Puma возродили, но в новом образе – как молодежное вседорожное купе. Его позиционируют, как более эмоциональную альтернативу Ford EcoSport.

Как ни странно, новый Ford Puma также использует платформу Fiesta, хотя он заметно крупнее собрата – 4185 мм в длину, 1805 мм в ширину и 1537 мм в высоту при колесной базе в 2588 мм. Весит вседорожник 1280 кг.

Дизайн Puma получился ярким и с мотивами модели 1997 года. Так, в схожем стиле выполнены высоко посаженные фары. В более дорогих версиях они полностью светодиодные. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с узким воздухозаборником в бампере. Вседорожник получился атлетичным и подтянутым – с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми раздутыми боковинами. Аркообразная крыша и наклоненные на большой угол стойки крыши добавляют профилю динамизма. Небольшое заднее стекло прикрыто спойлером, а расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты круп-

ными каплевидными фонарями. В версии ST-Line спойлер увеличен, есть аэродинамический обвес и установлены 18-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

В салоне, пожалуй, лучше всего проявляется родство с Fiesta – у хэтчбэка позаимствовали переднюю панель. В Puma ST-Line отделку разбавляют вставки «под карбон» и контрастные красные швы. Кроме того, в этом случае установлен обшитый перфорированной кожей руль со скошенным снизу ободом, а педали и рычаг трансмиссии украшены металлическими накладками. В начальном варианте установлены обычные





циферблаты приборов, как у Fiesta, а в более дорогих версиях предусмотрена 12,3-дюймовая цифровая панель приборов.

К центральной панели крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Благодаря ему здесь немного кнопок блоков аудиосистемы и климатической установки. Предусмотрено и голосовое управление. Ниже находятся два USB-разъема и ниша с беспроводной зарядкой для смартфона.

Рулевая колонка Ford Puma регулируется по углу наклона и вылету, а высота водительского сиденья изменяется уже в базовой версии. Сиденья комфортабельные и с хо-

рошей боковой поддержкой. Посадка примерно на 60 мм выше, чем в Fiesta, что обеспечивает лучший обзор вперед и по сторонам. А вот обзор назад не очень хороший из-за толстых стоек и маленького стекла.

На втором ряду пространство для ног – на уровне Ford Focus, а вот над головой запас не очень большой и рослые пассажиры будут стеснены. Ширина салона позволяет троим пассажирам усесться сзади, однако двоим все же комфортнее. Багажник довольно-таки большой – 456 л в обычном состоянии и 1161 л – со сложенными задними креслами. Пол в отсеке многоуровневый, а под ним –

вместительная ниша для поклажи.

Ford Puma будут предлагать в весьма богатой комплектации. Базовая версия получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики дождя и света, парктроник, Wi-Fi, круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте ST-Line X добавлены климат-контроль, камера заднего вида, спутниковая навигация и 575-ваттная аудиосистема Bang&Olufsen с 10 динамиками. Список опций включает





панорамную крышу, светодиодные фары, парковочный автопилот, массаж сидений, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, системы полуавтономного движения, контроля «слепых» зон и распознавания дорожных знаков.

На первых порах для Ford Puma только 1,0-литровые трехцилиндровые турбодвигателя EcoBoost мощностью 125 и 155 л. с., дополненные небольшой 48-вольтовой гибридной установкой. У них бодрый нрав,

хотя они довольно шумные при разгоне. Электромотор обеспечивает кратковременную прибавку в 15 л. с. и 50 Н·м и благодаря этому турбопауза практически не ощутима. У более мощного варианта щедрые 190 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1900-5000 об/мин, а с подключением электромотора получается 240 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 9 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Гибридная установка и технология отклю-

чения одного цилиндра при малой нагрузке уменьшают расход топлива до 5,1 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном.

Позже линейку расширят 95-сильный вариант EcoBoost и 1,5-литровый турбодизель мощностью 120 л. с. Ожидается и 200-сильный Puma ST. Механическая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач работает точно, а ход рычага короткий. Со временем предложат и





7-ступенчатую роботизированную трансмиссию с двумя сцеплениями. Привод пока исключительно передний, хотя у системы стабилизации есть специальный вседорожный режим.

Как и родственник Fiesta, Ford Puma отличается интересной управляемостью. Его руль точный и информативный, а в спортивном режиме наполняется тяжестью. Широкая колея способствует лучшей устойчивости в виражах. Автомобиль отлично чувствует себя на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость практически отсутствует – это заслуга технологии Electronic Torque Vectoring Control, имитирующей дифференциал повышенного трения. Подвеска довольно-таки упругая, особенно в варианте ST-Line, но зато вседорожник мало кренится в поворотах. Также следует отметить, что штатная 18-дюймовая резина в ST-Line слишком шумная, хотя в остальном шумоизоляция салона хорошая.

Новый Ford Puma уже доступен в Европе. Стоимость вседорожника стартует с отметки в 23 150 евро, хотя позже появятся и более доступные версии.

Технические характеристики Ford Puma

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4185/1805/1537
Колесная база, мм	2588
Колея передняя/задняя, мм	1561/1581
Клиренс (дорожный просвет), мм	167
Объем багажника, л	456/1161
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	155 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	190 при 1900-5000
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	15
Макс. крутящий момент, Н•м	50
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	215/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,1
загородный цикл	4,1
смешанный цикл	4,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	23 150 – 28 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Kia Optima

НОВЫЙ уровень



ma





Седан Kia Optima представляет корейскую марку в D-классе с 2000 года. Седан неплохо продавался и в Европе, и особенно в Америке. За два десятилетия увидели мир четыре поколения модели и теперь пришло время для пятого Kia Optima.

Как и прежде, седан является близким родственником Hyundai Sonata. Он подрос до 4905 мм в длину и 1860 мм в ширину при колесной базе в 2840 мм, а вот высоту уменьшили до 1445 мм. Стандартными являются 17-дюймовые диски, а в версии GT Line установлены колеса диаметром до 19 дюймов.

Дизайн Kia Optima преобразился и стал гораздо ярче и интереснее. В профиль он напоминает купе благодаря длинному капоту, высокой оконной линии и аркообразной крыше, подчеркнутой хромированным молдингом. Привлекательно смотрится и «лицо» седана. Решетка радиатора напоминает пасть, а фары дополнены оригинальными изогнутыми ходовыми огнями. Оптика может быть и полностью светодиодной. Колесные арки расширили, а пороги украсили штампованными линиями. Крышка багажника заострена, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон серьезно изменился, а отделочные

материалы стали качественнее. За доплату доступны даже дорогая кожа Nappa и подсветка с 64 разными цветами. Обод руля выполнен плоским снизу, а вместо рычага автоматической трансмиссии теперь круглый селектор. Впервые для Kia Optima можно заказать 12,3-дюймовую цифровую панель приборов с изменяемой конфигурацией, появилась и система проецирование данных на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю, а венчает ее большой 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели аудиосистемы и климат-контроля довольно-таки компактно





сгруппированы, причем большую часть клавиш сделали сенсорными. Ниже находится ниша с USB-портами и беспроводной зарядкой для смартфонов.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Kia Optima широкие и мягкие, а также неплохо удерживают спину. Они установлены ниже, чем в модели прошлого поколения. Подогрев входит в базовое оснащение, а за доплату теперь доступна и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а бокс в подлокотнике увеличен в размерах.

На втором ряду стало больше места для

ног, но покатая крыша существенно уменьшила запас над головой, что почувствуют пассажиры ростом 180 см. Поскольку салон довольно широкий в районе плеч, то трем пассажирам сзади комфортно. Объем багажника составляет 455 л, а погрузочный проем широкий. Крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовая комплектация Kia Optima включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 9 подушек безопасности, систе-

ма стабилизации, технологии автоматического торможения и контроля полосы движения. Самый дорогой вариант GT Line добавляет систему доступа без ключа с использованием смартфона, двухзонный климат-контроль, электропривод передних кресел, обогрев руля и задних сидений, спутниковую навигацию, панорамную крышу, датчики света и дождя, камеру заднего вида и систему слежения за «слепыми» зонами. Перечень опций дополнили парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, аудиосистема Bose с 12 динамиками и технология полуавтономного движения.





В ряде стран начальной останется 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 8,5 с, а максимальная скорость составляет 217 км/ч. Двигатель, конечно, несколько шумноват, особенно на высоких оборотах. Зато он экономичный – 8,5 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном. Новичком является 2,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 194 л. с.

Позже предложат 195-сильный гибрид Kia Optima и флагманский вариант GT с 2,5-литровым турбомотором на 290 л. с. Он, кстати, будет оснащен новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и сможет разогнаться до 100 км/ч за 6,6 с.

Остальные Optima укомплектованы 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она работает весьма плавно, хотя и не очень быстро. Со временем за доплату предложат полный привод.

Новый Kia Optima увереннее держит траекторию на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость менее выражена. Несколько уменьшены и крены кузова в

поворотах. Однако рулевое управление остается не слишком информативным, пусть оно точное и наполнено тяжестью. Подвеска седана стала заметно мягче, но при этом крены кузова в поворотах уменьшены благодаря пониженному центру тяжести. Тормоза седана слишком резкие и усилие на педали трудно дозировать. Зато благодаря улучшенной шумоизоляции и двухслойным стеклам внутри стало значительно тише.

Kia Optima пятого поколения уже поступил в продажу в Южной Корее, причем на родине и в ряде стран его продают под названием K5. Известно, что в США цена модели составит от 24 тыс. долларов.

Технические характеристики Kia Optima

Тип кузова	седан
Число дверей/мест	4/5
Снаряженная масса, кг	1495
Длина/ширина/высота, мм	4905/1860/1445
Колесная база, мм	2840
Колея передняя/задняя, мм	1618/1625
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника, л	455
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт	9
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	217
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,5
загородный цикл	6,5
смешанный цикл	7,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	24 000 – 34 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Hyundai



dai i 10

третья глава





Появившийся в конце 2007 года Hyundai i10 сменил в А-классе модель Atos. А 12 лет спустя представлено уже третье поколение i10. В том время, как многие автопроизводители уже постепенно электрифицируют городские модели, в Hyundai решили пойти проверенным путем и не прибегать к радикальным изменениям.

Новый Hyundai i10 сохранил платформу предшественника, которую также использует Kia Picanto. Хетчбэк подрос всего на 5 мм (до 3670 мм), но при этом его колесная база прибавила сразу 40 мм – до 2425 мм. Он на 20 мм шире (1680 мм) и на столько же

ниже (1480 мм), а потому выглядит более приземисто в анфас. Массу немного уменьшили и базовый вариант теперь весит 921 кг. Коэффициент лобового сопротивления у i10 снижен до 0,31.

Если «начинка» осталась во многом прежней, то дизайн, наоборот, преобразился. Hyundai i10 выглядит интереснее и привлекательнее. Элементы стиля позаимствовали у седана Sonata нового поколения: теперь у хетчбэка изогнутый капот и широкая решетка радиатора, причем именно на нее вынесли круглые светодиодные ходовые огни. Раскосые фары растянуты на крылья. У i10 укороченные свесы кузова, расширен-

ные крылья и пониженная оконная линия. Расширенные «плечи» подчеркнуты высоко посаженными фонарями, а задний спойлер увеличен в размерах. Кроме того, теперь доступны легкосплавные диски диаметром до 16 дюймов и двухцветная окраска.

В салоне улучшены материалы отделки, а передняя панель стала более рельефной и двухцветной. Уже в базовой версии рулевое колесо обшито кожей, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой и круиз-контролем. Циферблаты приборов с серебристыми ободками и клетчатым узором разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится





указатель уровня топлива, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Рычаг трансмиссии размещен довольно-таки высоко, а потому находится под рукой. С панелью приборов сгруппирован в один

блок 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь немного кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля. Сами переключатели крупные, а потому пользоваться ими удоб-

но. Ниже находятся два USB-порта и ниша, куда в более дорогих версиях устанавливают беспроводную зарядку для смартфонов. Над перчаточным ящиком появилось дополнительное отделение для документов.









У рулевой колонки изменяется только угол наклона, зато можно отрегулировать высоту водительского сиденья. Сама посадка за рулем достаточно высокая, что в купе с тоненькими стойками крыши и пониженной оконной линией улучшило обзорность. Сиденья i10 мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы.

На втором ряду стало больше пространства для ног и оно теперь на уровне хэтчбэков классом выше. Пассажиры среднего роста здесь не будут стеснены. Салон стал шире, хотя сзади по-прежнему существенно комфортнее двоим. Объем багажника не изменился и составляет 252 л в обычном состоянии и 1046 л – со сложенными задними креслами. Зато понизили погрузочную высоту на 3 см, а пол в отсеке сделали двухуровневым.

Комплектация Hyundai i10 расширена и в базовой версии теперь есть центральный замок, электростеклоподъемники всех дверей, электропривод и подогрев зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистема, круиз-контроль. Также существенно расширено оснащение по безопасности: 6 подушек, система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и усталости водителя. Флагманский i10 Style получил климат-контроль, камеру

заднего вида, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, подогрев сидений и руля. Среди опций есть парктроник и система распознавания дорожных знаков.

Поначалу будут доступны два мотора, знакомых по предшественнику. Начальная версия оснащена 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем мощностью 67 л. с. У него резвый характер, но он не всегда может справиться с нагрузками. Причина тому – малый крутящий момент (96 Н·м), пусть он и доступен уже с 3500 об/мин. Да и динамика не слишком впечатляет – 14,6 с до 100 км/ч. К тому же, на высоких оборотах мотор становится очень громким и начинаются ощутимые вибрации. Зато благодаря технологии глушения мотора при остановках он довольно экономичный – 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном.

Также доступна 1,2-литровая «четверка» на 84 л. с. Она более тяговита, ведь крутящий момент у нее побольше – 118 Н·м. Правда, достигается он с 4000 об/мин, поэтому мотор необходимо раскручивать. Динамика заметно лучше: разгон до 100 км/ч занимает 12,6 с, а максимальная скорость – 170 км/ч. Также следует отметить, что расход топлива у этого двигателя не намного больше, чем у базового: 6,0 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе. Да и работает он



более тихо и плавно.

Стандартная 5-ступенчатая механическая трансмиссия отличается точностью работы, хотя ход рычага мог бы быть и покороче. В качестве опции доступен новый 5-ступенчатый «робот», но он работает с толчками. С ним расход топлива в городе несколько меньше, но хуже динамика.

Новый Hyundai i10 стал интереснее в

управлении. Его руль сделали немного точнее и тяжелее, чем у предшественника. Недостаточная поворачиваемость уменьшена и автомобиль отлично маневрирует, а диаметр его разворота – всего 9,4 м. Расширенная колея улучшает устойчивость в поворотах. Подвеска мягкая, а потому плавно поглощает большинство дорожных неровностей. Хотя обратной стороной яв-

ляются ощутимые крены кузова в виражах. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, поэтому на скорости 100-130 км/ч внутри тише, чем у предшественника.

Новый Hyundai i10 уже поступил в продажу в Европе и там начальный вариант стоит от 11 тыс. евро. Позже линейку расширит заряженная версия с 1,0-литровым 100-сильным турбомотором.

Технические характеристики Hyundai i10

Тип кузова	хэтчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	921	935
Длина/ширина/высота, мм	3670/1680/1480	
Колесная база, мм	2425	
Колея передняя/задняя, мм	1479/1490	
Клиренс (дорожный просвет), мм	149	
Объем багажника, л	252/1046	
Диаметр разворота, м	9,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	998	1248
Тип	Бензиновый	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	67 при 5500	85 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	96 при 3500	118 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/36	
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	5-ст. механическая или 5-ст. роботизированная	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	барабанные	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	175/65 R14	195/45 R16
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,6 (17,3)*	12,6 (15,8)
Максимальная скорость, км/ч	156(156)	171(171)
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	5,7(5,3)	6,0(5,5)
загородный цикл	4,2(4,5)	4,3(4,5)
смешанный цикл	4,8(4,8)	4,9(4,8)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	11 000 – 18 100	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

В скобках - данные для версии с роботизированной трансмиссией.

Opel Corsa

большие перемены



sa





Opel сейчас переживает важный этап. Немецкая марка стала частью концерна PSA Group и постепенно его модельный ряд преобразуется. Одним из представителей нового «семейства» является хэтчбек Corsa шестого поколения. Для Opel эта модель очень важна, ведь является одной из самых массовых – с 1982 года выпущено уже 13,6 миллиона автомобилей.

Новый Opel Corsa породнился с Peugeot 208, ведь оба автомобиля используют модульную платформу CMP. Хэтчбек подрос до 4060 мм в длину и 1765 мм в ширину при

колесной базе в 2538 мм, но при этом стал почти на 4 см ниже – 1435 мм. При этом архитектура CMP позволила уменьшить массу на 108 кг (до 980 кг в базовой версии) и повысить на 15% жесткость кузова. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

Отныне предложен только пятидверный хэтчбек. Он, кстати, в профиль очень схож с новым Peugeot 208 и отличается от предшественника. Капот стал длиннее, свесы кузова – короче, а у лобового стекла уменьшен угол наклона. Узкая решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником

в бампере. Раскосые фары светодиодные уже в базовой версии, а за доплату могут быть матричными. Боковины стали более рельефными, а задние стойки разделены черными вставками, что создает эффект «парящей» крыши. Задний спойлер стал крупнее, а продолговатые фонари расположились чуть выше. Интереснее смотрится вариант GS Line с более выразительными бамперами и 17-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне Opel Corsa улучшены материалы отделки, и стало больше черных лакирован-





ных накладок. Рулевое колесо обшито кожей во всех Corsa, а в GS Line присутствуют яркие вставки и металлические накладки на педали. Изогнутый селектор автоматической трансмиссии знаком по тому же Peugeot 208. В базовой версии установлены крупные циферблаты приборов в отдельных колодцах, а вот в более дорогих вариантах комплектации показания выводятся на дисплей.

Рельефная центральная панель повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 7 или 10 дюймов. Переключа-

телей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится небольшая ниша с USB-портом. Перчаточный ящик у Corsa небольшой.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Гораздо лучше удерживают спину спортивные кресла в версии GS Line. Посадка за рулем на 30 мм ниже, а задние стойки крыши толстые, поэтому страдает обзор назад.

Опционный центральный подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду Opel Corsa стало больше места для ног, а вот запас над головой немного уменьшен и людям ростом выше 180 см будет тесновато. Салон не очень широкий, поэтому двоим сзади комфортнее. Зато багажник вырос до приличных 309 л в обычном состоянии и 1118 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Opel Corsa расширена и теперь базовый вариант Active оснащен электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, ау-





диосистемой, связью Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, контроля полосы движения и

распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Innovation салон обшит кожей, добавлены система доступа без ключа, климат-контроль, датчики света и

дождя, камера заднего вида, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль, система мониторинга «слепых» зон, подогрев передних сидений и руля и даже массаж



кресел. Среди опций появились парковочный автопилот и Wi-Fi.

Для Opel Corsa будут доступны пять двигателей. Бензиновый 1,2-литровый мотор развивает 75 л. с. в атмосферной версии и 100 либо 130 л. с. – с турбонаддувом. Двигатель не только эластичный, но и резвый. Тяги в среднем диапазоне оборотов хватает: у самой мощной версии максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен с 1750 об/мин. Мотор работает на удивление тихо, да и вибрации не ощутимы. Динамика очень неплохая: хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 5,5 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном.

Еще экономичнее является 1,5-литровый 102-сильный турбодизель – 3,4 л/100 км в смешанном цикле. Кроме того, теперь в линейке есть еще и 136-сильная полностью электрическая версия Corsa-e. Она разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с и способна проехать 330 км без подзарядки.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи очень плавно. В менее мощных версиях есть и 6-ступенчатая «механика», но она не очень



точная, а ее рычаг слишком длинноходый.

Opel Corsa постарались сделать интереснее в управлении. Его центр тяжести стал ниже, а руль сделали острее, хотя он по-прежнему не очень информативный. Хэтчбэк стал маневреннее на малых скоростях и меньше, чем предшественник, кренится в поворотах.

Правда, и подвеска стала чуть более упругой, что особенно ощутимо с 17-дюймовыми шинами. Также существенно улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише.

Новый Opel Corsa уже поступил в продажу в Европе. Там хэтчбэк стоит от 14 тыс. евро, а вот электромобиль обойдется в 30 тыс. евро.

Технические характеристики Opel Corsa

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1090
Длина/ширина/высота, мм	4060/1745/1433
Колесная база, мм	2538
Колея передняя/задняя, мм	1500/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	309/1118
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1199
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, торсионная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	205/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	208
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,5
загородный цикл	4,2
смешанный цикл	4,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	14 000 – 23 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Honda

электромобиль для городских д



е

джунглей





В Honda уже давно развивают эко-технологии. Достаточно вспомнить, что еще в 2008 году японская компания запустила в производство первый в мире электромобиль с водородными топливными ячейками FCX Clarity. А вот традиционные электрические модели с батареями до недавнего времени развивают не так активно, но с января в продажу поступила новая Honda e.

Электромобиль Honda e – компактный городской хэтчбэк В-класса. Его дизайн выполнен в духе первой Honda Civic 1972 года, что заметно по характерному силуэту с толстыми задними стойками крыши и по

большим круглым фарами. Впрочем, оптика современная, светодиодная, а вместо решетки радиатора – стеклянная панель. Люк в капоте прячет гнездо для подключения зарядного кабеля. Ручки передних дверей выдвигаются из кузова, а задних – спрятаны в стойках крыши. Вместо зеркал заднего вида предусмотрены камеры. Колеса разносены по углам кузова, а потому свесы короткие. Сзади бросаются в глаза круглые фонари, а пятая дверь прикрыта спойлером.

Honda e построили на полностью новой платформе с электромотором на задней оси. Хэтчбэк достигает 3895 мм в длину, 1750 мм в ширину и 1512 мм в высоту при

колесной базе в 2530 мм. Для своих размеров автомобиль получился довольно-таки тяжелым – 1514 кг. В базовой версии установлены 16-дюймовые легкосплавные диски, а в более дорогой – 17-дюймовые.

В отделке салона использовано сукно, а пластик имитирует тиковое дерево. Двухспицевое рулевое колесо относительно небольшое. Внутри преобладают горизонтальные линии, а передняя панель выполнена ступенчатой. На ней – сразу пять дисплеев. Это и 8,8-дюймовая цифровая панель приборов, и два 12,3-дюймовых сенсорных экрана (отдельно для водителя и переднего пассажира), и мониторы камер





заднего вида. У трансмиссии – компактный кнопочный селектор.

Переключатели на центральной панели – крупные и понятные. Их немного и к ним легко привыкнуть. Ниже находятся два USB-разъема и даже HDMI-порт. Последний – позволяет подключить к центральному дисплею, например, игровую приставку (естественно, играть можно лишь когда автомобиль не движется).

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья довольно комфортабельные, хотя чуть больше боковой поддержки им не помешало бы. Обзорность хорошая во всех направлениях. Между си-

деньями – оригинальный выдвижной подстаканник и ниша для мелкой поклажи в центральном тоннеле.

Второй ряд сидений рассчитан на двоих пассажиров. По меркам В-класса пространство здесь весьма приличное – и над головой и для ног места вполне достаточно для пассажиров среднего роста. А вот багажник небольшой, ведь под его полом расположен электромотор. Объем равен 171 л в обычном состоянии и 861 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Honda e весьма богатая. В базовой версии есть система доступа без ключа, электростеклоподъемники, кли-

мат-контроль, люк в крыше, датчики дождя и света, парктроник, 180-ваттная аудиосистема, связь Bluetooth и адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. В более дорогом варианте Advance добавлены подогрев руля, сидений и лобового стекла, парковочный автопилот, Wi-Fi и более мощная 375-ваттная аудиосистема. За доплату можно заказать систему доступа в салон со смартфона.

В начальном варианте установлен 136-сильный электромотор, а в Advance – 154-силь-









ный. Максимальный крутящий момент в обеих модификациях равен 315 Н·м и доступен с первых оборотов, а потому тяга очень приличная. Конечно, более мощная версия резвее – разгоняется до 100 км/ч за 8,3 с против 9 с у базового варианта. Максимальная скорость у всех Honda e ограни-

чена на отметке в 145 км/ч. Естественно, работает мотор очень тихо.

Аккумуляторная батарея небольшая – емкостью 35,5 кВт·ч. Запас хода составляет 220 км. Это немного, хотя для города достаточно, тем более, что заряжается электромобиль Honda быстро. От домашней элек-

тросети ему понадобится 4 часа, а зарядка на 80% от быстрой станции займет 31 минуту.

Заднеприводная компоновка, независимая подвеска всех колес и равное распределение веса по осям способствуют неплохой управляемости. Хэтчбэк хорошо сбаланси-



руем и уверенно маневрирует на городских улицах, а диаметр его разворота – всего 8,6 м. Рулевое управление точное и на удивление информативное. Подвеска не слишком мягкая, но с неровностями справляется и даже с 17-дюймовыми дисками езда комфортабельная. Низкий центр тяжести (бла-

годаря батарее в днище) способствует небольшим кренам в поворотах. Естественно, предусмотрена и система рекуперативного торможения, причем ее интенсивность изменятся. В максимальном режиме можно ездить, не нажимая на педаль тормоза – автомобиль уверенно замедляется, если

отпустить акселератор.

В Европе новая Honda e стоит 29 500 евро за базовую версию и 32 500 евро – за более мощный и богаче оснащенный вариант Advance. Как ни странно, электромобиль со столь небольшим запасом хода собрал уже свыше 40 тыс. предварительных заказов

Технические характеристики Honda e

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Снаряженная, кг	1514
Длина/ширина/высота, мм	3895/1750/1512
Колесная база, мм	2530
Колея передняя/задняя, мм	1520/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	119
Объем багажника мин/макс, л	171/861
Диаметр разворота, м	8,6
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	154
Макс. крутящий момент, Н•м	315
Емкость батареи, кВт•ч	35,5
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/45 R17 спереди, 225/45 R17 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,3
Максимальная скорость, км/ч	145
Дальность пробега, км	220
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе) евро	29 500 – 32 500
Периодичность техобслуживания км	20 000

Mercedes-

семейный вариант

-Benz GLB





Сейчас каждый третий выпущенный Mercedes-Benz – модель повышенной проходимости. Вседорожная линейка марки уже насчитывает целых восемь моделей и продолжает расширяться. Девятым представителем в «семействе» стал новый Mercedes-Benz GLB.

Как следует из названия, GLB занял нишу между Mercedes-Benz GLA и GLC. Платформой с ним поделился хэтчбек A-Class. Причем, новичок всего на 2 см короче GLC – 4634 мм в длину при колесной базе в 2829 мм. Весит автомобиль 1555 кг в начальной версии.

Mercedes-Benz GLB выделяется на фоне собратьев – выглядит более сдержанно. Внешне он схож разве что с флагманским Mercedes-Benz GLS: у него такой же двухобъ-

емный профиль с практически вертикальными стойками крыши и высоким капотом. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по краям установлены крупные светодиодные фары. Нижняя часть кузова прикрыта пластиковым обвесом. Колесные арки раздуты, а оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 21 дюйма. Пятая дверь прикрыта спойлером, а расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, как у того же GLS.

В базовой версии салон декорирован искусственной кожей, а передняя панель

украшена широкой серебристой вставкой. Компоновка знакома по родственному Mercedes-Benz A-Class. Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а у подсветки изменяется цвет (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок. В зависимости от уровня оснащения их диагональ – 7,0 или 10,25 дюйма. За доплату данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

На центральной панели переключателей





совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Также есть возможность заказать отдельную сенсорную панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.

Рулевая колонка Mercedes-Benz GLB регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Подогрев значится уже в базовой версии. В версии от AMG установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Посадка в GLB высокая, а стойки крыши тоненькие, поэтому обзорность хорошая в всех направлениях. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены два подлокотника,

прячущие бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног и над головой очень щедрое, как для небольшого вседорожника. К тому же, сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. В качестве опции предложен и третий ряд сидений, но он больше подойдет для детей. В семиместном GLB объем багажника составляет 179 л, а в пятиместном – 565 л. Если же сложить второй и третий ряды кресел, то получится 1800-литровый отсек.

Базовая комплектация Mercedes-Benz GLB включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую

навигацию с голосовым управлением, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самой дорогой версии AMG Line Premium Plus добавлены камера заднего вида, электропривод передних сидений и пятой двери, Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов. Перечень опций включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, а также системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и полуавтономного движения.

Начальный 1,3-литровый бензиновый турбомотор развивает 163 л. с. Но с доволь-









но тяжелым вседорожником лучше справляется 2,0-литровая «четверка» мощностью 224 л. с. Она работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговита, особенно на «низах» Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен с 1800 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,9 с, а максимальная скорость составляет 236 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 9,2 л/100 км, а в

загородном – 6,3 л/100 км. Есть и более мощный 306-сильный вариант этого мотора, который ставят на Mercedes-AMG GLB35.

Турбодизель объемом 2,0 л предложен в версиях на 150 и 190 л. с. В более мощном варианте 400 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1600 об/мин. Тяги вполне хватает для обгона на трассе. Он работает тихо и плавно. С ним динамика не сильно хуже, чем у 224-сильной версии: GLB

разгоняется до 100 км/ч за 7,6 с и способен развить 217 км/ч. В городе он расходует 6,2 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км.

Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро и довольно плавно на малых скоростях. Базовые версии переднеприводные, но для 2,0-литровых двигателей доступен полный привод. Также можно выбрать вседорожный пакет с увеличенным со 135 до



200 мм клиренсом, принудительной блокировкой центральной муфты, специальным режимом трансмиссии и системой помощи на спуске. Такой Mercedes-Benz GLB уверенно чувствует себя на легком бездорожье.

На асфальте же вседорожник ставит на первое место комфорт. Его подвеска мягкая и энергоемкая, а потому даже с 20-дюймовой

низкопрофильной резиной выбоины легко поглощаются. Вместе с тем, высокий автомобиль демонстрирует ощутимые крены в поворотах. Уменьшить их помогают опционные адаптивные амортизаторы. Руль GLB легкий и не самый информативный, особенно в околонулевой зоне. Зато сцепление с дорогой хорошее. На больших скоростях в

салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Новый Mercedes-Benz GLB уже поступил в продажу в Европе и стоит от 37 750 евро. Скоро линейку расширит заряжаемый гибрид, а через год ожидается и полностью электрическая версия.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLB

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная/полная масса, кг	1670/2205	1735/2250
Длина/ширина/высота, мм	4634/1834/1658	
Колесная база, мм	2829	
Колея передняя/задняя, мм	1605/1605	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника мин/макс, л	150/1800	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1991	1950
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	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	224 при 5500	190 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1800-4000	400 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Дт/60
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	235/55 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9	7,6
Максимальная скорость, км/ч	236	217
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,2	6,2
загородный цикл	6,3	4,9
смешанный цикл	7,4	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	37 750 – 54 500	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Volkswagen

НОВЫЙ СТАНДАРТ В КЛАССЕ



en Golf VIII





Volkswagen Golf – одна из самых успешных моделей современности. С момента дебюта первого ее поколения в 1974 году выпустили свыше 35 миллионов этих машин. Golf по праву считается основателем современного C-класса. Восьмое поколение хэтчбэка представили к его 45-летию, а теперь он поступил в продажу.

Новый Volkswagen Golf VIII узнаваем и сохраняет знакомый силуэт с толстыми задними стойками крыши хотя у них чуть увеличен угол наклона. А вот передняя часть выглядит свежо и современно. Узкая решет-

ка радиатора сочетается с тоненькими фарами. Они светодиодные уже в базовой версии, а за доплату могут быть матричными. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Боковины менее профилированы, чем ранее, а оконная линия стала немного выше. На крыше размещен увеличенный спойлер, а фонари стали Г-образными. Версию с пакетом R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Отныне хэтчбэк будет исключительно пятидверным – от трехдверной версии было

решено отказаться. Golf по-прежнему использует платформу MQB и немного подрос по сравнению с предшественником. Длина достигла 4284 мм, ширина – 1789 мм, высота – 1456 мм, а колесная база – 2636 мм. Улучшена аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,27.

В салоне улучшены и так неплохие материалы отделки. Как и у старшего Passat, на всю ширину передней панели теперь проходят вентиляционные дефлекторы. Рулевое колесо теперь multifunctional уже в базовой версии. Светодиодная подсветка может менять цвет (доступны 10 разных





вариантов). Отныне у всех Volkswagen Golf цифровая 10,3-дюймовая панель приборов с изменяемой конфигурацией. В вариантах с роботизированной трансмиссией вместо рычага установлен миниатюрный джойстик.

Центральная панель стала шире панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран с диагональю 8,25 или 10 дюймов. Переключателей здесь стало гораздо меньше, причем все они – сенсорные. Внутри достаточно много отделений для мелкой поклажи. Помимо немаленького перчаточного ящика это отделения в передней панели и центральной

консоли, карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Также предусмотрены два USB-порта.

У рулевой колонки и сидений – широкий диапазон регулировок. Передние кресла Volkswagen Golf традиционно упругие, но они хорошо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник может быть дополнен беспроводной зарядкой для смартфона.

На втором ряду места более, чем достаточно для двух взрослых пассажиров, а при необходимости здесь поместятся и трое.

Объем багажника остался на прежнем уровне: 380 л в обычном состоянии и 1247 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация Volkswagen Golf расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему и связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения и контроля полосы движения. В самом дорогом варианте Style салон обшит алькантарой, а руль – кожей, добавлены парктроник, датчики



света и дождя, трехзонный климат-контроль, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль и 17-дюймовые диски. Список дополнительного оборудования пополнили панорамная крыша, 480-ваттная аудиосистема, система полуавтономного движения и технология Car2X, позволяющая обмениваться данными с другими авто и объектами «умной» инфраструктуры. Также доступны камера заднего вида, парковочный автопилот, системы определения усталости води-

теля и слежения за «слепыми» зонами. Примечательно, что ряд опций вроде Wi-Fi или функции доступа в салон со смартфона можно активировать за доплату уже после покупки авто посредством специального мобильного приложения.

Поначалу на выбор предложат четыре двигателя. Бензиновые 1,5-литровые «четверки» с системой отключения цилиндров развивают 130 и 150 л. с. Характер у мотора очень резвый. Он быстро набирает обо-

роты, но при этом неплохо ведет себя и на «низах», ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны с 1500 об/мин. Более мощный вариант теперь может быть дополнен еще и 48-вольтовой гибридной установкой, дающей дополнительно 16 л. с. и 25 Н·м. В этом случае разгон до 100 км/ч занимает 8,5 с, а максимальная скорость составляет 224 км/ч. Двигатель стал тише, чем ранее. К тому же, гибридная установка помогла уменьшить расход топлива до



6,1 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – в загородном.

Полностью новый 2,0-литровый турбодизель предложили в версиях мощностью 115 и 150 л. с. Он очень эластичен и обладает огромным запасом тяги. Пиковый крутящий момент в 360 Н·м достигается в диапазоне 1600-2750 об/мин. К тому же, двигатель работает на удивление тихо и без вибраций и лишь при резком разгоне становится понятно, что это дизель. Динамика не намно-

го хуже 1,5-литровой бензиновой версии – 8,8 с до 100 км/ч и максимальные 223 км/ч. Зато «аппетит» меньше – 4,4 л/100 км в городе и 3,4 л/100 км – на трассе.

В ближайшее время палитру Volkswagen Golf VIII расширят начальный 1,0-литровый турбомотор на 110 л. с. и сразу два заряжаемых гибрида – мощностью 204 и 245 л. с. А вот электромобиля e-Golf больше не будет – его сменил Volkswagen ID.3

Стандартная 6-ступенчатая «механика»

отличается точностью работы. Как и ранее, за доплату доступна 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. Передачи в DSG переключаются очень быстро.

Новый Volkswagen Golf стал увлекательнее в управлении. Его руль точнее и более информативный, а крены кузова в поворотах немного уменьшены. Хотя за это придется расплачиваться более упругой подвеской, что особенно ощутимо с 18-дюймовыми колесными дисками. Впрочем, опционные





адаптивные амортизаторы делают езду комфортнее. Для хэтчбэка предлагают два типа задней подвески: у начальных моделей установлена полузависимая балка, а у более мощных – «многорычажка». В последнем случае управляемость, конечно, лучше. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию салона – при езде по автомагистрали внутри очень тихо.

Volkswagen Golf VIII уже доступен в Европе и стоит там от 27,5 тыс. евро. Хотя 1,0-литровая версия станет дешевле В 2020 году модельный ряд пополнят заряженные Volkswagen Golf GTI, GTD и R.



Технические характеристики Volkswagen Golf

Тип кузова	хэтчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1340	1465
Длина/ширина/высота, мм	4284/1789/1456	
Колесная база, мм	2636	
Колея передняя/задняя, мм	1549/1520	
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	
Объем багажника мин/макс, л	380/1247	
Диаметр разворота, м	10,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1498	1968
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	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	150 при 5000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500-3500	360 при 1600-2750
Тип вспомогательного двигателя	электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	16	-
Макс. крутящий момент, Н•м	25	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	225/45 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5	8,8
Максимальная скорость, км/ч	224	223
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,1	4,4
загородный цикл	4,4	3,4
смешанный цикл	5,0	3,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	27 500 – 33 850	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Дизельные вседорожники премиум-класса



BMW X5

Увеличенная решетка радиатора – черта нового BMW X5



Jeep Grand Cherokee

«Зубастая» решетка радиатора – фирменная черта Jeep



Volkswagen Touareg

Огромная хромированная радиаторная решетка выделяет новый Volkswagen Touareg

В последние десятилетия вседорожники премиум-сегмента обрели немалую популярность. Спрос на них растет, причем даже на украинском рынке. Да и новые модели регулярно появляются. Так, в нынешнем году стартовали продажи BMW X5 четвертого поколения, а перед тем появился новый Volkswagen Touareg. Их прямым соперником является долгожитель Jeep Grand Cherokee. Именно об этих моделях 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.

Нынешний Jeep Grand Cherokee известен с 2010 года и уже дважды проходил модернизацию. Дизайн сразу дает понять – перед нами настоящий Jeep. У вседорожника подтянутый атлетический профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона задних стоек крыши. Сохранены и знакомая решетка радиатора, и выпуклые колесные арки. Узкие фары теперь стали полностью светодиодными. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Традиционно в конструкции много хрома: помимо радиаторной решетки им декорированы дверные ручки, оконные рамки и накладки на порогах. Сзади заметны крупные фонари.

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.

BMW несколько крупнее соперников – 4922 мм в длину против 4878 мм у Volkswagen и 4822 мм – у Jeep. У X5 и самая большая колесная база – 2975 мм тогда, как у Grand Cherokee – 2915 мм, а у Touareg – 2904 мм. Volkswagen самый легкий в тройке: он весит 2070 кг, BMW – 2110 кг, а Jeep – 2279 кг.

Салон BMW X5 декорирован кожей и алюминием, присутствуют и черные лакированные вставки. Подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой, в фирменном стиле выполнен и трехспицевый руль. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой



У X5 расширены задние крылья



Grand Cherokee самый тяжелый в тройке – 2279 кг



Touareg легче соперников – 2070 кг



Продолговатые фары BMW визуально расширяют автомобиль



Продолговатые фары BMW визуально расширяют автомобиль



Расширенные «плечи» Volkswagen подчеркнуты узкими фарами

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 отделке салона Jeep Grand Cherokee преобладает кожа. Можно заметить серебристые алюминиевые вставки, присутствует и натуральное дерево. Трехспицевое рулевое колесо выдержано в спортивном стиле и дополнено обогревом обода. Показания спидометра выведены на 7-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем, водитель может конфигурировать его. А вот тахометр, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя остались аналоговыми. Выпуклую центральную панель венчает 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши здесь – немногочисленные, а потому привыкание не занимает много времени. Очень необычно выглядит селектор трансмиссии. Передние кресла – мягкие и комфортабельные, они подойдут людям различной комплекции. Хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Электропривод регулировок сидений и рулевой колонки у Grand Cherokee также есть. Кресла оснащены функциями подогрева и вентиляции. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс, куда поместится нетбук.

Во внутренней отделке Volkswagen Touareg нет кожи, но присутствуют многочисленные алюминиевые вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Вентиляционные дефлекторы растянуты 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 выше 185 см над головой остается прилич-

ный запас места во всех трех автомобилях. В немецких автомобилях предусмотрены горизонтальная регулировка задних сидений и изменяемый угол наклона спинки. BMW можно заказать еще и в семиместном исполнении. У Touareg самый вместительный багажник – 810 л против 645 л – у X5 и 457 л – у Grand Cherokee. Со сложенными задними сиденьями получается 1800, 1860 л и 916 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех автомобилях оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X5 xDrive 30d, Jeep Grand Cherokee 3,0D Overland и Volkswagen Touareg V6 TDI. Все они оснащены отдельным 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 Grand Cherokee также есть люк в крыше, а у Touareg – парковочный автопилот, Wi-Fi, технологии автоматического торможения и определения усталости. У BMW 7 подушек безопасности, у Jeep – 10, а у Volkswagen – 8.

Автомобили оснащены 3,0-литровыми турбодизелями. Рядная «шестерка» BMW развивает 265 л. с. Он не самый мощный в тройке, 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.).

Под капотом Jeep Grand Cherokee – V6 производства итальянской компании VM Motori, принадлежащей концерну Fiat Chrysler. Его мощность – 250 л. с. при 4000 об/мин, а максимальный крутящий момент в 550 Н·м доступен при 1800-2800 об/мин. Мотор эластичный, но на высоких оборотах становится чересчур громким. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные, но не слишком быстрые, переключения передач. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 8,2 с и достичь 202 км/ч. Расход топлива несколько выше, чем у конкурентов – 9,3 л/100 км в городе и 6,5 л/100 км на трассе. Также Jeep в Украине доступен с бензиновым 6,4-литровым V8 мощностью 470 л. с.

Двигатель Volkswagen Touareg самый мощный: V6 развивает 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. Динамика лучшая в тройке: 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Способствует хо-



Центральная панель X5 повернута к водителю



У Grand Cherokee дисплей сочетается с аналоговыми приборами



Цифровая приборная панель Touareg соседствует с огромным сенсорным экраном



На втором BMW ряду вполне просторно



У задних сидений Jeep регулируется угол наклона спинки



Сиденья второго ряда Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой

рошему разгону 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 для вседорожника доступен 3,0-литровый 340-сильный бензиновый турбомотор.

У всех трех вседорожников полный привод постоянный. Jeep лучше всего подготовлен к бездорожью, ведь получил раздаточную коробку с пониженным рядом трансмиссии и блокировку центрального дифференциала. В его арсенале система помощи на спуске Hill descent control и технология выбора настроек для разных типов дорожного покрытия. Да и клиренс у Grand Cherokee побольше, чем у соперников – 218 мм против 214 мм у X5 и 200 мм у Touareg.

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.

Jeep делает ставку на плавность езды. Длинноходая подвеска очень тихо борется с выбоинами как на шоссе, так и на бездорожье. Большая колесная база Grand Cherokee способствует хорошей курсовой устойчивости. В городе немаленький вседорожник также неплохо себя проявляет – показывает завидную маневренность. Руль можно запросто крутить несколькими пальцами, а диаметр разворота у него самый маленький – 11,3 м (у Touareg – 11,9 м, а у X5 – 12,6 м).

Volkswagen Touareg легче соперников, что ощущается на извилистых дорогах. Пусть он не настолько увлекателен в управлении, как BMW, но крены кузова на удивление небольшие. Хотя 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.

Jeep Grand Cherokee 3,0D Overland самый доступный из трех автомобилей – 1 433 800 гривен. Он также привлекает вседорожными качествами. Volkswagen Touareg V6 TDI стоит 1 499 000 гривен и отличается хорошей динамикой и вместительным багажником. BMW X5 xDrive 30d стоит 1 557 000 гривен, а его козырь – управляемость.



Объем багажника X5 – 645 л

У Grand Cherokee в распоряжении – 457 л

Багажник Touareg самый вместительный – 810 л

Технические характеристики

Модель	BMW X5	Jeep Grand Cherokee	Volkswagen Touareg
Тип кузова	Универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2110	279	2070
Длина/ширина/высота, мм	4922/2004/1745	4822/1943/1781	4878/1984/1717
Колесная база, мм	2975	2915	2904
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	1530/1530	1669/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	214	218	200
Объем багажника мин/макс, л	645/1860	457/916	810/1800
Диаметр разворота, м	12,6	11,3	12,2
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2993	2987	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	265 при 4000	250 при 4000	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	620 при 2000-2500	550 при 1800-2800	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/89	Дт/90
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	10	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Размер шин	255/55 R18	265/50 R20	235/65 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	8,2	6,1
Максимальная скорость, км/ч	230	202	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,7	9,3	8,1
загородный цикл	6,3	6,5	6,2
смешанный цикл	6,8	7,5	6,9
Стоимость тестируемого автомобиля гривен	1 557 000	1 443 800	1 499 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный бизнес-класс



Kia Stinger

Фирменная решетка радиатора Kia Stinger сочетается с каплевидными светодиодными фарами



Lexus ES

Веретенообразная решетка радиатора Lexus ES занимает почти всю переднюю часть



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены T-образными светодиодами

Автомобильный Е-класс нельзя назвать слишком массовым и эти модели в последнее время проигрывают конкуренцию вседорожникам. Впрочем, на нашем рынке этих моделей хватает и они очень разнообразные. Так, в Украине продается большой лифтбэк Kia Stinger, а его соперниками являются Lexus ES и Volvo S90.

Новый Kia Stinger позиционируют, как спортивно-туристическую модель и она несет все традиционные черты автомобилей этого класса. В отличие от соперников, это лифтбэк. У него очень длинный капот и короткий передний свес кузова. Автомобиль отличается вытянутым профилем с высокой оконной линией и аркообразной формой крыши. Фирменная решетка радиатора Kia в виде пасти сочетается с каплевидными светодиодными фарами. В переднем бампере заметен большой воздухозаборник, дополнительные вентиляционные отверстия расположены в передних крыльях. В пятую дверь интегрирован заостренный спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

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

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

Конечно, Е-класс подразумевает приличные размеры автомобиля. Седан Lexus самый большой в этой тройке: его длина достигает 4975 мм против 4963 мм у Volvo и 4830 мм у Kia. А вот колесная база самая большая у S90 – 2941 мм тогда, как у ES – 2870 мм, а у Stinger – 2906 мм. Шведский автомобиль несколько тяжелее соперников – 1801 кг против 1660 кг у «японца» и 1706 кг у «корейца».

Салон Kia Stinger обшит кожей, отделка также щедро разбавлена черными лакированными и алюминиевыми вставками. На небольшом трехспицевом рулевом колесе кожа перфорирована в районе хвата рук. Передняя панель напоминает распростертые



У Stinger очень длинный капот и короткий передний свес кузова



ES250 самый крупный – 4975 мм



S90 наиболее тяжелый – 1801 кг



В отличие от соперников, Kia – лифтбэк



Фонари Lexus соединены хромированным молдингом



По краям кузова Volvo размещены изогнутые фонари

крылья. Циферблаты приборов разделены большим цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. От переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля его отделяют круглые вентиляционные дефлекторы, похожие реактивные двигатели в разрезе. Ниже находится беспроводная зарядка для смартфонов. Рулевая колонка регулируется и передние кресла получили электропривод регулировок. Посадка в Kia Stinger довольно-таки низкая, от чего немного страдает обзорность. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой и при этом мягкие и комфортабельные. Они оснащены подогревом и вентиляцией, обогревается и обод руля. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

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

Салон Volvo S90 декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено напльвами на ободу в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен немаленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боко-

вую поддержку. Они оснащены подогревом, но регулируются вручную. Посадка немного ниже, чем в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высоком трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду места для ног и над головой в Lexus и Volvo несколько больше, чем в Kia. Салон ES не столь широкий, как у соперников, хотя и здесь хватит места для троих взрослых. Volvo обладает наиболее вместительным 500-литровым багажником тогда, как в Lexus его объем равен 460 л, а в Kia – 406 л. У корейского автомобиля можно сложить задние сиденья и получится 1114-литровый багажник. Крышка багажника ES и Stinger снабжена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны Kia Stinger 2,0 GT Line, Lexus ES250 Executive и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. ES получил спутниковую навигацию, систему мониторинга «слепых» зон и люк в крыше. В Lexus установлена камера заднего вида, а в Kia – камеры кругового обзора. Stinger также оснащен парковочным автопилотом. Японский седан получил 10 подушек безопасности тогда, как у Volvo и Kia – по 7. Корейская и шведская модели оснащены системами мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения, а у S90 еще есть технологии автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Все три седана оснащены 2,0-литровыми бензиновыми четырехцилиндровыми моторами. Турбированная «четверка» Kia развивает 247 л. с. Двигатель самый тяговитый в тройке: максимальные 355 Н·м крутящего момента достигаются при низких 1400 об/мин. Он эластичный и обеспечивает лучшую, чем у соперников, динамику – 6 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро, а у выхлопа сочный звук. Правда, и расход топлива у Stinger самый большой – 12,7 л/100 км в городском цикле и 7,2 л/100 км – в загородном. Также можно выбрать версию с 3,3-литровым 370-сильным V6.

У Lexus ES250 под капотом 2,5-литровая атмосферная «четверка». Она проигрывает двигателям соперников – развивает 207 л. с. при 6600 об/мин и обладает 243 Н·м крутящего момента при 4000 об/мин. Его тоже приходится раскручивать. Он работает очень тихо даже при резком разгоне, под стать ему – и плавные переключения 8-ступенчатого «автомата». Седан Lexus способен достичь 100 км/ч за 9,1 с и развивает 210 км/ч. При этом он гораздо экономичнее, чем Kia – 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.



Центральная панель Stinger повернута к водителю



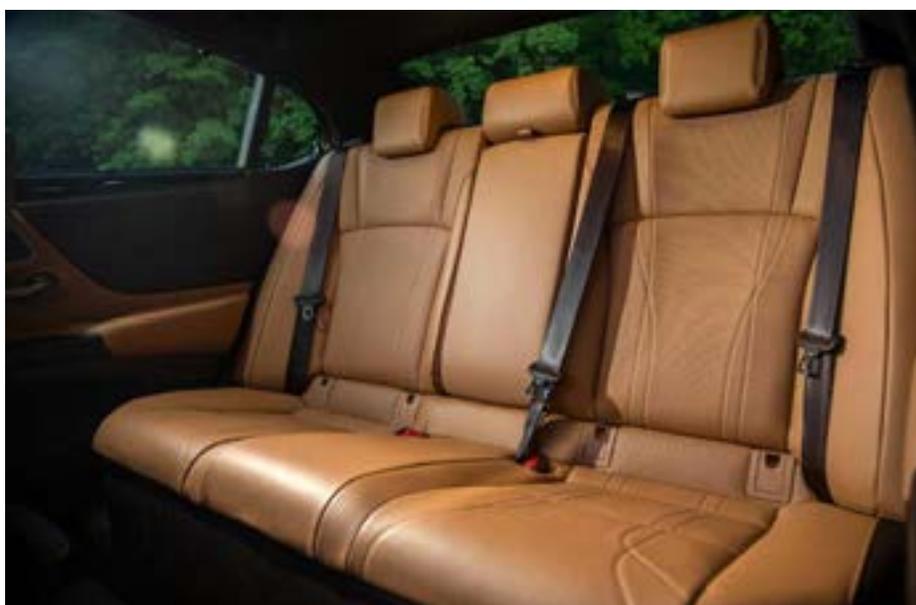
Центральная панель ES250 ассиметричная



Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



На втором ряду Kia немного места над головой



Сзади в Lexus – довольно щедрое пространство для ног



Места для ног в Volvo немного меньше, чем у соперников

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

Компоновка автомобилей разная, да и характер отличается. Kia полноприводной, хотя есть и версии с задним приводом. Конечно, обе ведущих оси обеспечивают лучшее сцепление с дорогой, но при этом у него нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и острое (2,4 оборота от упора до упора), хотя чуть больше обратной связи ему не помешало бы. Езда не очень упругая, а благодаря низкому центру тяжести крены кузова в поворотах небольшие. Шумоизоляция у Stinger несколько хуже, чем у соперников.

Переднеприводной Lexus ES традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его подвеска руль очень легкий, хотя не самый информативный. Впрочем, он точнее и тяжелее, чем у предшественника. Вместе с тем, расширенная колея и новая многорычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в виражах. Хорошее и сцепление с дорогой, однако довольно часто проявляется недостаточная поворачиваемость. Также следует отметить самую лучшую в тройке шумоизоляцию – в салоне очень тихо и на 150 км/ч.

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

Kia Stinger 2,0 GT Line самый доступный в тройке – 1 042 000 гривен. Он также привлекает динамикой и богатым оснащением. Volvo S90 2,0 T5 Momentum стоит 1 214 500 гривен, а его сильная сторона – вместительный багажник. Lexus ES250 Executive немного дороже – 1 214 700 гривен и у него самая мягкая подвеска.



Объем багажника Stinger – 406 л



У ES250 в распоряжении 460 л



Багажник S90 самый большой – 500 л

Технические характеристики

Модель	Kia Stinger	Lexus ES250	Volvo S90
Тип кузова	лифтбэк	седан	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	
Снаряженная масса, кг	1706	1660	1801
Длина/ширина/высота, мм	4830/1870/1400	4975/1865/1445	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2905	2870	2941
Колея передняя/задняя, мм	1596/1619	1580/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	145	152
Объем багажника мин/макс, л	406/1114	460	500
Диаметр разворота, м	11,4	11,8	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1998	2487	1969
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	247 при 6200	207 при 6600	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	353 при 1400-4000	243 при 4000	350 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	полный	передний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	10	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, VSC, TPMS	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	225/45 R18	235/45 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	9,1	6,8
Максимальная скорость, км/ч	240	210	230
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	12,7	8,4	8,6
загородный цикл	7,2	5,5	5,3
смешанный цикл	9,2	6,6	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 042 000	1 214 700	1 214 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактный премиум-класс



BMW X2

Разделенная решетка радиатора и высокий капот выделяют новый BMW X2



Jaguar E-Pace

Широкая решетка радиатора Jaguar E-Pace сочетается с раскосыми фарами



Volvo XC40

Светодиодные фары Volvo XC40 украшены T-образными ходовыми огнями

Сегмент компактных вседорожников с каждым годом становится все более массовым. Он постоянно расширяется и пополняется новыми моделями. Среди них есть как доступные модели, так и представители премиум-класса. Совсем недавно в Украине появился именно такой вседорожник – новый Jaguar E-Расе. Мы решили его сравнить с другими относительно свежими моделями – BMW X2 и Volvo XC40.

BMW X2 считается более спортивной и молодежной альтернативой модели X1. Его дизайн довольно мускулистый и «подкачанный» - с короткими свесами кузова, высокими капотом и оконной линией. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Колесные арки серьезно расширены, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а серьезно выраженные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Новый Jaguar E-Расе позиционируют как вседорожное купе, что и неудивительно, учитывая аркообразную крышу, клиновидную оконную линию и короткие свесы кузова. Передняя часть выдержана в традиционном стиле современных Jaguar – широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В переднем бампере заметны немаленькие воздухозаборники, сохранены и фирменные отверстия в боковинах. У вседорожника серьезно расширены задние крылья, а подчеркивают их узкие фонари. Наклоненное на большой угол заднее стекло прикрыто большим спойлером.

Volvo XC40 обозначил возвращение к традиционному угловатому дизайну марки. Хотя сохранены и черты современного стиля, основоположником которого считается старший брат XC90. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора сочетается с полностью светодиодными фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются шведские флаги. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фонари.

Volvo достигает 4425 мм в длину и немного крупнее, чем Jaguar (4395 мм) и BMW (4360 мм). Его колесная база также самая большая (2700 мм) тогда, как у X2 она равна 2670 мм, а у E-Расе – 2681 мм. Британский вседорожник самый тяжелый в тройке – весит 1768 кг. Масса «немца» – 1675 кг, а «шведа» - 1698 кг.

В салоне BMW X2 преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а сиденья декорированы тканью. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахо-



BMW компактнее соперников – 4360 мм



Jaguar самый тяжелый в тройке – 1768 кг



Volvo самый крупный – 4425 мм в длину



Расширенные плечи X2 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Заднее стекло E-Пэце прикрыто спойлером



L-образные фонари XC40 размещены в стойках крыши

метре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной экран бортового компьютера. Центральная панель X2 традиционно повернута к водителю. На ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они разделены друг от друга и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда довольно упругие, но обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Посадка низкая, от чего страдает обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

В салоне Jaguar E-Пэце трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, присутствуют и вставки «под алюминий». Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель наклонена как в спортивном купе. Сверху на ней установлен 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиш здесь немного, а крупные переключатели блока климат-контроля снабжены мониторчиками, отображающими выбранную температуру. У E-Пэце вместительный 10-литровый перчаточный ящик. Посадка за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и пассажира разделяет широкий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет отсек для мелкой поклажи. Узкое заднее стекло серьезно ограничивает обзорность.

В салоне Volvo XC40 господствует лаконичный шведский стиль. Отделку разбавляют вставки «под алюминий», а небольшое рулевое колесо обшито кожей. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volvo XC40 мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Из-за толстых стоек серьезно ограничен обзор назад. Оригинально выполнен бокс в центральном подлокотнике – он съемный, чтобы его было удобно чистить.

На втором ряду места для ног BMW больше всего, а вот в Jaguar оно скромное. В Volvo же ощутимо больший запас над головой. К тому же, у шведского и британского вседорожников салон шире, а потому троим комфортнее. Зато у E-Раса самый вместительный багажник – 577 л против 470 л у X2 и 460 л у XC40. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1234, 1355, и 1336 л, соответственно. Пятая дверь BMW оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X2 xDrive20d, Jaguar E-Pace 2,0D и Volvo XC40 D4 Kinetic. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. X2 оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. У BMW и Jaguar также есть камера заднего вида, а у Volvo – спутниковая навигация. XC40 получил 8 подушек безопасности, E-Pace – 7, а BMW – 6. Шведский и британский автомобили получили системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а в Jaguar предусмотрена еще и технология слежения за усталостью водителя.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор BMW развивает 190 л. с. при 4000 об/мин, а его максимальный крутящий момент равен 400 Н·м при 1750-2500 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Динамика лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость составляет 221 км/ч. При этом X2 самый экономичный – 5,6 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – в загородном. Также в Украине предложена 231-сильная версия этого двигателя, есть и бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.).

Под капотом Jaguar E-Pace – дизельный двигатель мощностью 180 л. с. Он менее мощный, но зато самый тяговитый: максимальные 430 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и развивает 205 км/ч. Также нужно учитывать, что двигатель громкий. К тому же, после 3000 об/мин этот турбодизель уже не столь бодрый. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключения передач и быстротой реакции. Расход топлива составляет 6,5 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать версии этого двигателя на 150 и 240 л. с. и 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 200, 250 и 300 л. с.

Мотор Volvo XC40 развивает 190 л. с., как и турбодизель X2, да и пиковый крутящий



Центральная панель BMW повернута к водителю



Приборы Jaguar помещены в отдельные колодцы



Показания приборов Volvo выведены на дисплей



У X2 сзади комфортнее двоим пассажирам



Места для ног сзади в E-Pace меньше, чем у соперников



В XC40 сзади больше всего места над головой

момент у него такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. Правда, порой турбодизель довольно громкий – особенно если его раскручивать. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость равна 210 км/ч. Шведский вседорожник расходует 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. В Украине также предложена 150-сильная версия этого турбодизеля, есть и бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (156 л. с.) и 2,0 л (190 и 247 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. У X2 дорожный просвет небольшой (182 мм) тогда, как у XC40 он равен 211 мм, а у E-Pace – 212 мм. У британского и шведского автомобилей есть система помощи на крутом спуске. Jaguar также получил систему Terrain Response 2 с режимами для разных типов дорожного покрытия.

BMW X2 ставит на первое место управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость не слишком выражена. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, но не самый информативный. Центр тяжести у нового X2 низкий, а подвеску сделали достаточно жесткой. Зато управляемость – почти на уровне хэтчбэков и крены кузова в поворотах очень небольшие. Да и диаметр развота самый маленький – 11,3 м против 11,4 м у XC40 и 11,5 м у E-Pace. Шумоизоляция салона неплохая, но на больших скоростях шины все же слышны.

Jaguar E-Pace, возможно, не столь увлекателен в управлении, как X2, но также хорош. У него очень неплохо настроен руль – он точный, острый и приятно наполнен тяжестью. Широкая колея и задняя подвеска с интегрированным рычагом способствуют неплохому поведению в поворотах. Правда, езда несколько упругая, что особенно ощутимо на дорогах многочисленными неровностями. Зато кренится E-Pace не очень сильно и сцепление с дорогой у него хорошее. Также у вседорожника неплохая шумоизоляция и в салоне весьма тихо.

Volvo XC40 демонстрирует неплохой комфорт езды и отличное сцепление с дорогой. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом вседорожник очень мало кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Шумоизоляция хорошо выполнена, а потому на больших скоростях шумы ветра и шин едва слышны.

BMW X2 xDrive20d самый доступный в тройке – 957 600 гривен. Он также привлекает динамикой и экономичностью. Volvo XC40 D4 Kinetic стоит 1 078 000 гривен, а его сильная сторона – большое внутреннее пространство. Jaguar E-Pace 2,0D обойдется в 1 113 650 гривен и отличается вместительным багажником.



Объем багажника BMW- 470 л



Багажник Jaguar самый вместительный - 577 л



У Volvo в распоряжении - 460 л

Технические характеристики

Модель	BMW X2	Jaguar E-Pace	Volvo XC40
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1675	1768	1698
Длина/ширина/высота, мм	4360/1824/1526	4395/1984/1649	4425/1863/1652
Колесная база, мм	2670	2681	2702
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	1625/1624	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	204	211
Объем багажника мин/макс, л	470/1355	577/1234	460/1336
Диаметр разворота, м	11,3	11,5	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1995	1999	1969
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	180 при 4000	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-2500	430 при 1400-3400	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/51	Дт/65	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R17	235/65 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	9,3	7,9
Максимальная скорость, км/ч	221	205	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,6	6,5	6,1
загородный цикл	4,6	5,1	4,9
смешанный цикл	4,9	5,6	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	957 600	1 113 650	1 078 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Небольшие вседорожники для города



Honda HR-V

Решетка радиатора Honda HR-V
дополнена хромированной накладкой



Renault Captur

По центру радиаторной решетки
Renault Captur - огромный логотип марки



Skoda Kamiq

Особенность Skoda Kamiq -
«двухэтажная» передняя оптика

По результатам 2019 года самыми популярными автомобилями 2019 года являются вседорожники. Причем значительная их часть даже не оснащена полным приводом. Действительно, в городе четыре ведущих колеса – не главное. Важнее увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. Особенно много таких моделей в компактном классе. На украинском рынке – пополнение в этом сегменте: появился новый Skoda Kamiq. Мы решили проверить его в сравнении с уже знакомыми Renault Captur и Honda HR-V.

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

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

Kamiq является, пожалуй, самым выразительным в современном модельном ряду Skoda. Во внешнем виде преобладают грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой, которая является светодиодной во всех версиях модели. Широкий воздухозаборник в бампере выполнен в виде улыбки. Капот и боковины выполнены профилированными. У задних стоек крыши немалый угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. По краям кузова установлены стреловидные фонари. В лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Honda HR-V несколько крупнее соперников достигает 4294 мм в длину при колесной базе в 2610 мм. У Captur эти показатели равны 4122 и 2606 мм, соответственно. Длина Kamiq достигает 4241 мм, а расстояние между осями – 2650 мм. Honda весит 1241 кг, Renault – 1180 кг, а Skoda – 1277 кг.

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



Ручки задних дверей Honda спрятаны в стойках крыши



У Renault стремительный дизайн



Skoda тяжелее соперников – 1277 кг



На крыше HR-V установлен спойлер



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари



Пятая дверь Kamiq выполнена рельефной

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

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

Внутри Skoda Kamiq заметно влияние родственного Scala: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. К компактной центральной панели крепится 6,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Помимо 6-литрового перчаточного ящика и ниш в дверях есть отсек для зонта в двери и карманы в спинках передних кресел. У рулевой колонки изме-

няются угол наклона и вылет, а водительское кресло оснащено регулировкой по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Под креслом водителя есть специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду больше всего места для ног в HR-V, а у Kamiq самый большой запас пространства над головой. В Captur задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. Но в Renault ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. А вот у Skoda салон, наоборот, широкий. У Honda наиболее вместительный багажник – 470 л. В Renault этот показатель равен 377-455 л, а в Skoda – 400 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1533, 1235 и 1395 л, соответственно. Кроме того, у HR-V отдельно можно поднять подушки сидений и зафиксировать их в вертикальном положении.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Honda HR-V 1,5 Comfort, Renault Captur 1,2 Zen и Skoda Kamiq 1,5 TSI Ambition. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, климат-контролем, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Honda и Renault есть датчики дождя и света, а Captur получил еще и систему доступа без ключа. В HR-V 6 подушек безопасности, а в Captur и Kamiq – по 4.

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

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



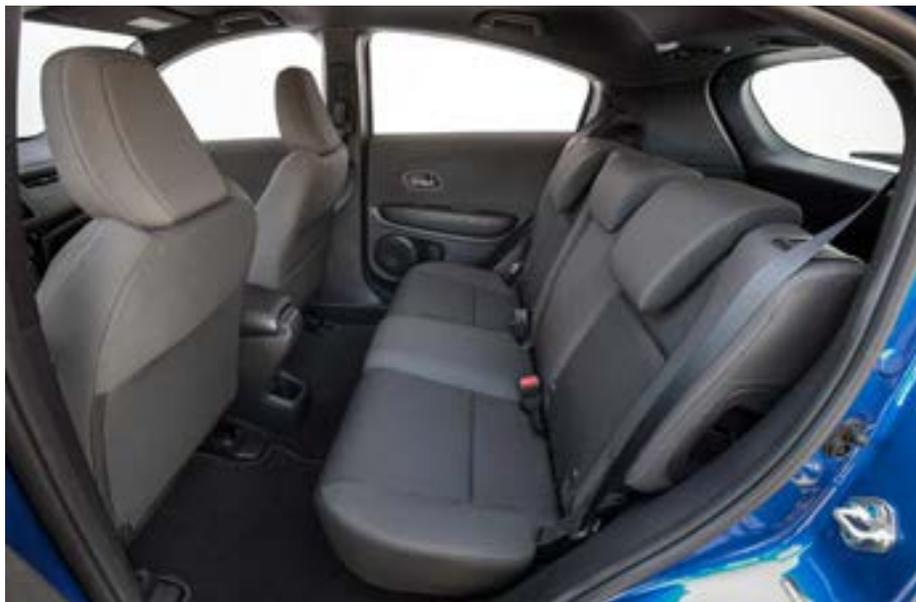
Над перчаточным ящиком Honda – вентиляционные дефлекторы



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



К центральной панели Skoda крепится сенсорный дисплей



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



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



Салон Kamiq самый широкий

1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Турбомотор Skoda Kamiq объемом 1,5 л самый мощный в тройке – выдает 150 л. с. Его максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1500-3500 об/мин. Двигатель достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, а еще работает тихо и весьма плавно. Он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Skoda демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость составляет 213 км/ч. При этом он является самым экономичным в этой тройке: 6,4 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – на трассе. У нас также доступен 1,6-литровый 115-сильный турбодизель.

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

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

Skoda Kamiq демонстрирует неплохую управляемость. Рулевое управление точное, хотя и слишком легкое. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска неплохо справляется с неровностями. Можно выбрать спортивный пакет с более жесткими пружинами, адаптивными амортизаторами и заниженным клиренсом. В этом случае довольно упругая, но зато вседорожник на удивление мало кренится в поворотах. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию: на больших скоростях слышен разве что ветер в районе зеркал заднего вида.

Renault Captur 1,2 Zen самый доступный в тройке – 482 800 гривен. При этом у него богатое оснащение. Skoda Kamiq 1,5 TSI Ambition стоит 579 тыс. гривен и привлекает динамикой и экономичностью. Honda HR-V 1,5 Comfort несколько дороже (584 тыс. гривен) и у него самый большой багажник.



Багажник Honda самый большой – 470 л

Объем багажника Renault - 377-455 л

У Skoda в распоряжении 400 л

Технические характеристики

Модель	Honda HR-V	Renault Captur	Skoda Kamiq
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1241	1180	1277
Длина/ширина/высота, мм	4294/1772/1605	4122/1778/1566	4241/1793/1553
Колесная база, мм	2610	2606	2650
Колея передняя/задняя, мм	1535/1540	1531/1516	1534/1512
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	170	182
Объем багажника мин/макс, л	470/1533	377/1235	400/1395
Диаметр разворота, м	11,4	10,8	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1498	1197	1498
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6600	115 при 4900	150 при 5000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	155 при 4600	190 при 2000	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/45	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/60 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	10,9	8,4
Максимальная скорость, км/ч	192	192	213
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,0	6,6	6,4
загородный цикл	4,8	4,7	4,3
смешанный цикл	5,6	5,4	5,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	584 000	482 800	579 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



mazda

Mazda

от рикши до электромобили



обилия



Mazda-Go 1931 года



Трехколесный грузовик Mazda, 1957 год

Автомобильная промышленность Японии совершила стремительный прогресс за последние 50-60 лет. Еще в 50-е годы прошлого века автомобилестроение в Стране Восходящего солнца находилось в зародочном состоянии. Впрочем, ряд японских компаний имеют более давнюю историю. Например, компания Mazda в этом году празднует свое 100-летие и 60-летие первой легковой модели.

Mazda – детище японского предпринимателя Дзюициро Мацуды, который смог пробиться с самых низов. Родился он в 1875 году в семье бедного рыбака из Хиросимы и был в ней двенадцатым ребенком. Мацуда решил не идти по стопам отца и уже в возрасте 14 лет открыл кузню, а в 31 год начал выпуск насосов собственной конструкции. В январе 1920 года Дзюициро вместе с партнерами приобрел небольшую фирму по производству стройматериалов из пробкового дерева и переименовал ее в Toyo Cork Kogyo.

Первенец Mazda R360 1960 года



Дзюициро Мацуда

Mazda B360 1961 года



Со временем ассортимент продукции заметно расширили: начали производить станки и запчасти к различным механизмам. А в 1931 году представили трехколесный грузопассажирский мотоцикл Mazda-Go. Название Mazda было созвучным с фамилией Мацуда, а еще именно такое имя носит персидский бог мудрости и света. Mazda-Go стал транспортным средством первых моторикшей, ведь до этого традиционные восточные повозки приходилось тянуть вручную. Конструкция мотоцикла оказалась очень надежной, что подтвердил 2700-километровый испытательный пробег. Затем начались работы по созданию автомобилей и даже собрали несколько прототипов, но война заставила изменить планы и перейти на выпуск оружия.

В 1945 году большинство японских заводов лежали в руинах, однако Mazda повезло: значительная часть цехов не пострадала, даже несмотря на ядерную бомбардировку



Mazda Carol 360 1962 года



Mazda Familia 1964 года



Mazda Luce 1966 года

Хиросимы. Мало того, некоторые здания даже отдали в пользование мэрии города. Поэтому довольно быстро наладили выпуск легких трехколесных грузовиков.

В 1952 году Дзюициро Мацуды не стало, и его дело продолжил сын Тенуджи. Именно под его началом и возобновилась разработка легковой модели. Было решено, что она станет компактной и недорогой, ведь Япония еще не успела после войны встать на ноги и граждане не были зажиточными. Восемь лет спустя, 28 мая 1960 года, увидел мир первенец Mazda R360. Это была миниатюрная машинка длиной менее 3 м и весом всего 380 кг. Тем не менее, она вмещала четверых людей, а 356-кубовый 16-сильный мотор позволял развить 90 км/ч. Мало того, автомобиль мог быть оснащен автоматической трансмиссией – невиданной на то время роскошью в компактном классе. А стоил он всего 300 тыс. иен (830 долларов). Поэтому еще за неделю до официальной премьеры на Mazda R360 поступило 4500 заказов, а за год выпустили 23 417 машин. На основе R360 создали пикап V360, а затем появилась и модель больших размеров – V1500.

В том же 1960 году Тенуджи Мацуда посетил немецкое предприятие NSU, где ознакомился с нестандартным роторно-поршневым двигателем Ванкеля. Суть его состоит в том, что внутри цилиндра вращается треугольный ротор, а за один его оборот осуществляются три рабочих цикла мотора. Новинка заинтересовала промышленника, и он сразу же подписал соглашение о сотрудничестве с NSU. В Японии под руководством талантливого молодого инженера Кеничи Ямамото начались испытания собственного роторно-поршневого мотора.

Пока шли испытания двигателя Ванкеля, в Хиросиме наладили выпуск новых моделей. В 1962 году представили четырехдверный Mazda Carol 360 с более мощным 18-сильным мотором. Он оказался очень успешным, и уже в 1963 году компания выпускает свой миллионный автомобиль. Тогда же состоялась презентация семейного Mazda Familia. Эта модель была несколько больше по размерам и дороже, ведь на волне японского экономического чуда уровень жизни населения значительно улучшился. Внешний вид седана и универсала создал известный итальянский дизайнер Джорджетто Джуджаро. Для Familia разработали новую 800-кубовую рядную «четверку» из алюминиевых сплавов мощностью 42 л. с. Вскоре появилось и 58-сильное купе. За три года выпустили свыше 400 тыс. Familia.

Перу Джуджаро принадлежит также элегантный седан среднего класса Mazda Luce 1966 года с двигателями объемом 1,5 л (78 л. с.) и 1,8 л (104 л. с.). С ним марка смогла выйти на международный рынок – наладить продажи в Европе, США и Австралии. Наряду с Luce создали мини-вэн Vongo и фургон Porter.

Работы с роторно-поршневым мотором привели к созданию купе Cosmo Sport. Представленное в 1967 году купе привлекло публику своими утонченными формами и, конечно же, оригинальным двигателем. Он состоял из двух цилиндров объемом по 491 куб. см и развивал 110 л. с., что позво-



Mazda Cosmo Sport 1967 года - первый авто марки с двигателем Ванкеля



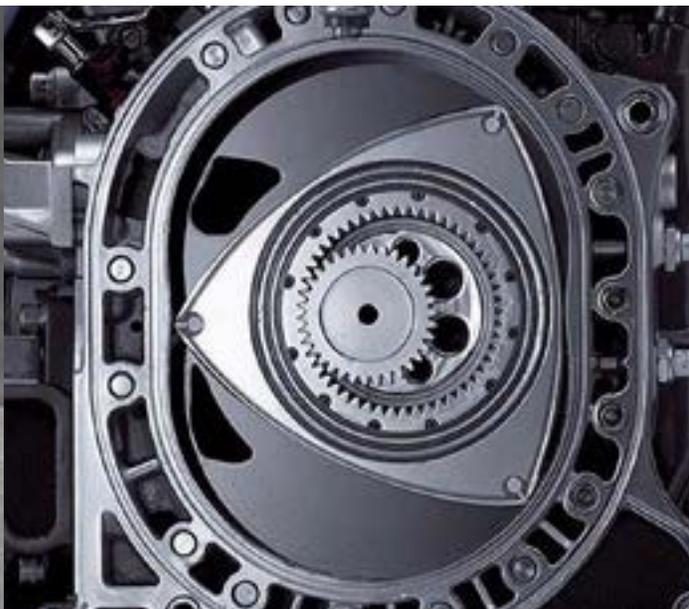
Роторные Mazda RX-2, 1971 год



Mazda RX-4 1972 года



Mazda Rotary Pickup 1974 года



Роторно-поршневые двигатели - фишка Mazda

ляло разогнаться до 185 км/ч. Надежность конструкции доказали в 84-часовом марафоне на автодроме Нюрбургринг, а затем партию из 80 машин отправили дилерам для потребительских тест-драйвов. Но поскольку Cosmo Sport оказался недешевым (4100 долларов) и продавался в основном в Японии, то выпустили около 1200 стандартных купе да еще 1500 единиц второй серии со 128-сильным двигателем и дисковыми тормозами всех колес.

Тем не менее, в Mazda не унывали, ведь модель подняла небывалый интерес к новой силовой установке. Роторно-поршневый двигатель разрабатывали Chevrolet, Citroen и Mercedes-Benz, но эти компании отказались от его производства, а вот в Mazda смогли это сделать. Вскоре таким мотором оснастили купе Luce, Familia и RX-2 – двухдверный вариант семейного Mazda Capella. Они могли развивать 190 км/ч, а в качестве опции им предлагали автоматическую коробку передач.



Mazda RX-5 1976 года



Mazda 323 1977 года

Mazda RX-7 1979 года



Mazda 929 1981 года



Особенно популярными автомобилями стали в США. Американцы оценили маленькие высокооборотистые двигатели и специально для них открыли дополнительную сборочную линию в Новой Зеландии. До 1970 года заводские цеха покинули 100 тысяч машин с роторными двигателями. В 1972 году представили компактный Mazda RX-3, созданный на платформе седана Grand Familia. Поскольку он весил всего 884 кг, то 110 л. с.

хватало, чтобы развить 185 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 10,8 с. Позже появились и 130-сильный вариант. Мало того, для американцев предложили даже роторный пикап Mazda.

В середине 70-х эту серию продолжили еще две модели. Сначала на смену Luce пришел Mazda RX-4. Причем, роторным двигателем оснащали как купе, так и седан. Традиционные бензиновые двигатели также

были доступны. В списке опций для них был кондиционер. В 1975 году дебютировал и наследник Cosmo Sport – RX-5.

Победный ход роторно-поршневых моделей прервал топливный кризис. Дело в том, что такие двигатели отличаются повышенным «аппетитом», да и расход масла у них весьма большой. Пришлось больше внимания уделять традиционным моторам. В 1977 году выпустили компактный хэтчбек 323 (наслед-

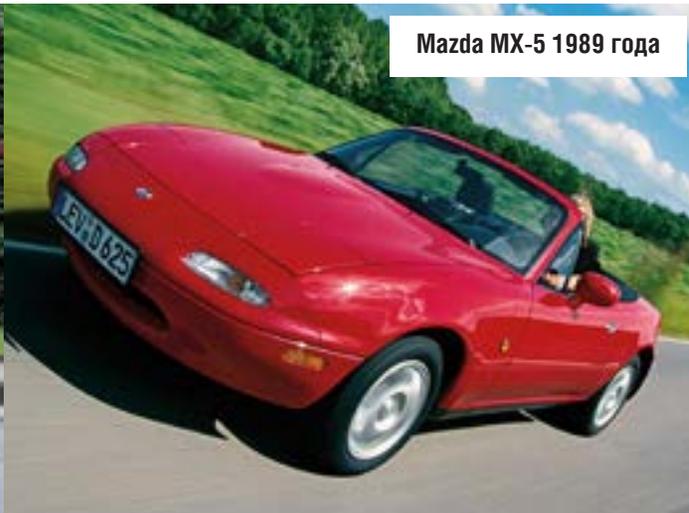


Mazda 626 1982 года

Mazda 323F 1989 года



Mazda MX-5 1989 года



Mazda 787B выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане 1991 года

ник Familia), год спустя – седан 626, сменивший Capella, а в 1981 году вместо Luce начали производить модель 929. Помощь пришла от концерна Ford, выкупившего часть акций Mazda. С середины 80-х массовые модели марки стали переднеприводными.

Полностью от двигателей Ванкеля не отказались, а начали оснащать ими в основном спортивные модели. В 1978 году представили новый Mazda RX-7. Обтекаемое купе с заостренным «носом» и выдвигаемыми фарами выглядело очень современно. Его оснастили дисковыми тормозами всех колес

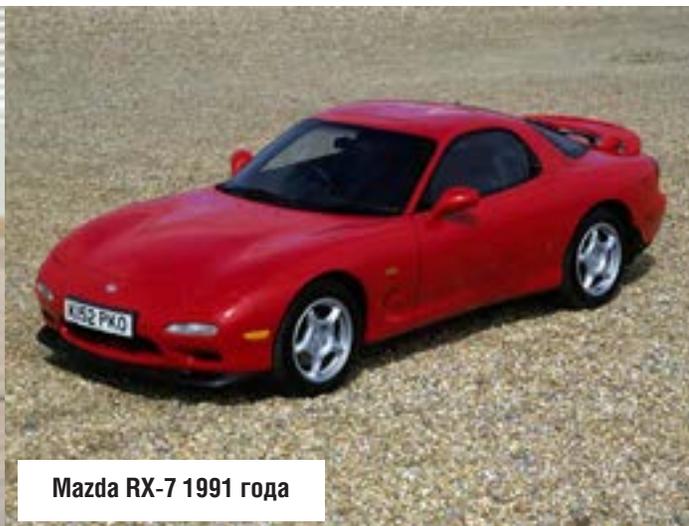
и задним дифференциалом повышенного трения. В зависимости от версии мощность составляла от 105 до 135 л. с., а вскоре показали 165-сильную модификацию с турбонаддувом, способную разогнаться до 100 км/ч за 6,3 с и развить 230 км/ч. Благодаря впрыску средний расход топлива составил 10 л/100 км. Мотор сдвинули за переднюю ось, чтобы добиться хорошей управляемости. Mazda RX-7 отметилась победами в британском кузовном чемпионате BTCC, 24-часовых гонках в Спа-Франкоршамп и Дайтоне.

Всего выпустили 475 тыс. авто первого поколения, а в 1986 году увидела мир вторая генерация RX-7. Купе стало более обтекаемым, усовершенствовали его подвеску и рулевое управление. Мощность атмосферной версии подняли до 146 л. с., турбированной – до 182 л. с., а вскоре представили и 200-сильный вариант, развивавший 240 км/ч. Список опций включал круиз-контроль, кондиционер, кожаный салон, электроприводы стеклоподъемников и люка, ABS и даже управляемые задние колеса.

Настоящим успехом для Mazda стала



Mazda MX-3, 1991 года



Mazda RX-7 1991 года

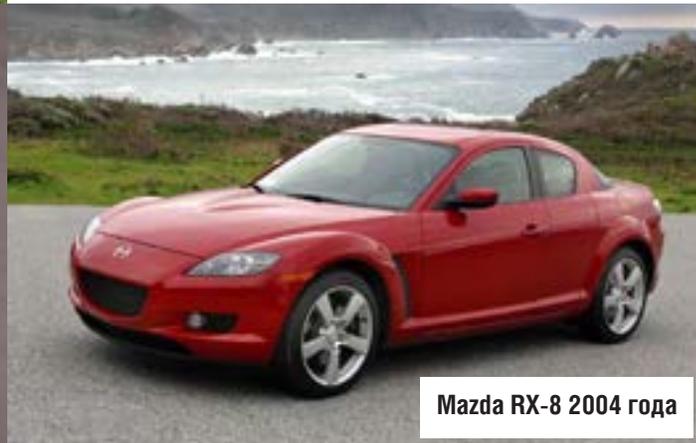
Mazda MX-6 1992 года



Mazda Xedos 9 1993 года с двигателем, работавшим по циклу Миллера



Mazda 3 2003 года



Mazda RX-8 2004 года

модель MX-5, возродившая интерес публики к небольшим двухместным кабриолетам классической компоновки. Ее идея родилась еще в 1976 году во время дружеской беседы Кеничи Ямамото с американским журналистом Бобом Холлом. Японский инженер не забыл о разговоре, и пять лет спустя пригласил товарища заняться разработкой модели. В качестве объекта для вдохновения выбрали культовый британский Lotus Elan, поэтому по дизайну MX-5 немного напоминал его.

Представили кабриолет в 1989 году, он вскоре стал необычайно популярным. Покупатели оценили, прежде всего, его отточенную управляемость. Поскольку MX-5 весил около тонны, то 115-сильного двигателя вполне хватало, чтобы обеспечить неплохую динамику. Всего за три года выпустили 250 тыс. этих автомобилей. Сейчас



Всего выпущено более миллиона Mazda MX-5

в производстве находится уже четвертое поколение MX-5, а количество произведенных машин превысило миллион. Кабриолет стал кинозвездой и даже послужил прообразом героини мультфильма «Тачки».

Спортивную линейку марки расширили два купе: компактный MX-3 и модель MX-6, созданная совместно с Ford. Успех сопутствовал и в соревнованиях. В 1991 году экипаж Бертрана Гашо, Джонни Херберта и

Mazda 5 2005 года



Mazda 6 MPS 2005 года





Mazda CX-7, 2006 год



Mazda CX-5 2013 года



Mazda CX-9 2016 года



Mazda 3 2020 года

Фолькера Вайдера на спортпрототипе Mazda 787B сенсационно выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане. У 700-сильного роторного болида не было конкурентов, поэтому сразу после победы Международная федерация автоспорта (FIA) запретила этот тип двигателей.

В начале 90-х семейство Mazda радикально обновили. Появились очередные поколения 323 и 626, увидел мир и новый RX-7 с еще более мощным (255-280 л. с.) роторным мотором. Компания попробовала себя в сегменте автомобилей бизнес-класса: в 1992 году представили седаны Xedos 6 и

Xedos 9. Последний оснастили уникальным двигателем, работающим по циклу Миллера. Его особенность – увеличенный такт впуска и укороченный такт сжатия, что позволяет увеличить мощность и снизить расход топлива.

Начало XXI века обозначилось еще одним освежением линейки компании. На смену модели 323 пришел Mazda 3, а 626-ую заменил Mazda 6. Представили также вседорожники CX-7 и CX-9, роторное купе RX-8, мини-вэны Mazda 5 и MPV. Открыли и спортивное подразделение MPS, готовые заряженные версии стандартных моделей.

Миру показали целую серию элегантных концептов, объединенных темой Nagare (в переводе с японского – «течение»), предопределивших дизайн серийных моделей.

В последние годы в линейке марки стало больше вседорожных моделей – появились компактные Mazda CX-3, CX-30 и CX-5. Представлено «семейство» экономичных двигателей SkyActiv, а с 2020 года поступит в продажу и первый электромобиль марки – Mazda MX-30. Ведутся разговоры и о полностью новой модели с роторно-поршневым двигателем.



Электромобиль Mazda MX-30 2020 года

COSMOLADY

ЖУРНАЛ

ЖЕНЩИН

№ 1 | Февраль 2023

**СЕРДЦУ НЕ
ПРИКАЖЕШЬ**

**МЕСТО
ДЛЯ ДВОИХ**

**ЛЮБОВЬ
ИЛИ
КАРЬЕРА?**

**СУПЕРДИЕТА
ОТ ЛЕДИ Ю**



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