

Тест-Драйв

Январь 2017



Rinspeed Oasis • Lucid Air • Ferrari SP275 RW Competizione • Opel Insignia • Lamborghini Aventador S
Ford Fiesta • Peugeot 301 • Ferrari 488 Challenge • Ferrari J50 • Mercedes-Benz E-Class Coupe
Skoda Octavia RS • BMW 5 Series • Honda CR-V • Lexus LC 500 • Mercedes-AMG E63 • Acura MDX,
Audi Q7 и Volvo XC90 • Opel Astra K, Renault Megane, Toyota Auris • Audi A3 Sportback, Infiniti Q30 и
Volvo V40 • Jeep Renegade, Opel Mokka, Skoda Yeti • Ford V8

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

Эксклюзивное право на размещение рекламы в журнале



4

**Концепт-кар
Rinspeed Oasis:**
городской автомобиль будущего



10

**Концепт-кар
Lucid Air:**
премиальный электромобиль по-китайски



16

**Премьера
Ferrari SP275 RW Competizione:**
настоящий эксклюзив



24

**Премьера
Opel Insignia:**
смена поколений



32

**Премьера
Lamborghini Aventador S:**
прибавка в мощности



40

**Премьера
Ford Fiesta:**
разнообразие версий



46

**Премьера
Peugeot 301:**
освежение



52

**Премьера
Ferrari 488 Challenge:**
турбо-сила для гонщиков-любителей



58

**Премьера
Ferrari J50:**
только для Японии



64

**Премьера
Mercedes-Benz E-Class Coupe:**
новое поколение



70

**Премьера
Skoda Octavia RS:**
модернизация



- 78** Дебютант
BMW 5 Series:
седьмая глава



- 84** Дебютант
Honda CR-V:
пятая глава



- 92** Дебютант
Lexus LC 500:
гимн оригинальности



- 100** Дебютант
Mercedes-AMG E63:
вершина развития



- 108** Сравнительный тест-драйв
Acura MDX, Audi Q7 и Volvo XC90:
просторные и роскошные



- 114** Сравнительный тест-драйв
Opel Astra K, Renault Megane, Toyota Auris:
разнообразный С-класс



- 120** Сравнительный тест-драйв
Audi A3 Sportback, Infiniti Q30 и Volvo V40:
дорогой С-класс



- 126** Сравнительный тест-драйв
Jeep Renegade, Opel Mokka, Skoda Yeti:
компактные вседорожники для города и не только



- 132** Страницы истории
Ford V8:
прародитель мощных "американцев"

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.

Rinspeed Oasis



■ городской ■ автомобиль будущего







Швейцарское ателье дизайна Rinspeed не производит автомобили, а занимается исследованиями в области транспортных средств будущего. Ежегодно инженеры Rinspeed создают один-два оригинальных концепт-кара. На 2017 год анонсирован новый электромобиль Rinspeed Oasis.

Rinspeed Oasis – компактный городской автомобиль длиной около 3 м. Он привлекает весьма необычным дизайном с большой площадью остекления и сдвижными дверьми. У Oasis выраженные пластиковые крылья и массивные бампера. Оптика концепт-кара – полностью светодиодная. На крыше установлены солнечные батареи, способные подпитывать литий-ион-

ные аккумуляторы, а также кондиционер и аудиосистему.

Салон также выглядит очень необычно. Два больших поворачивающихся кресла больше смотрятся в гостиной, чем в автомобиле. Потолок снабжен светодиодной подсветкой. На всю ширину передней панели растянута огромный жидкокристаллический дисплей. Изображение может проецироваться и на лобовое стекло.

Интересно, что багажник оснащен функцией охлаждения. Таким образом, электромобиль Rinspeed Oasis может использоваться, например, службами доставки пиццы или другой еды.

В последние годы специалисты Rinspeed

активно занимаются внедрением технологии автономного движения. Oasis также получил автопилот. Он способен самостоятельно передвигаться и находить место на парковке. В автономном режиме руль складывается и образует в столик, а лобовое стекло превращается в экран для просмотра фильмов и навигации в Интернете.


Беспилотный автомобиль Rinspeed Oasis представят в январе на шоу электроники CES-2017 в Лас-Вегасе. Кстати, именно там в прошлом году показали Rinspeed Etos – модификацию купе BMW i8 с автопилотом.



Facebook (3 Notifications)

A Facebook post from @Harmankardon, 5m ago. The post features a blue circular icon with a white car and wireless signal waves. The text reads: "Fall for fall with HK Soho Wireless."

A Facebook post from @Harmankardon, 4m ago. The post features a photo of a large crowd of people. The text reads: "Here are 6 ways huddle spaces can cut costs and increase productivity suggested by the @HARMAN Pro team"

A Facebook post from @HARMAN, 3 hours ago. The post features a photo of a person's hands. The text reads: "HARMAN is on the go, and them - the 8"

A Facebook post from @JBL, 6 hours ago. The post features a photo of a JBL speaker. The text reads: "We are ready for the lightning phone revolution with the JBL Reflect Aurore"



Lucid Air:

премиальный электромобиль по-китайски



Развитие электромобилей спровоцировало появление на рынке десятков новых автопроизводителей. Они взялись развивать новые технологии, хотя при этом никогда не выпускали традиционные автомобили с двигателями внутреннего сгорания. Яркий пример такой компании – американская Tesla. По подобному пути пошла и китайская фирма Lucid, ранее занимавшаяся выпуском литий-ионных батарей для электромобилей. Теперь они создали и свое первое транспортное средство – хетчбэк Lucid Air.







Концептуальный Lucid Air обещают поставить на конвейер в 2018 году. Новый электромобиль привлекает элегантным дизайном с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и панорамным задним стеклом. Передняя часть обрамлена серебристой накладкой, а капот украшен оригинальными выштамповками. Узкие фары – полностью светодиодные. Крыша хэтчбэка – прозрачная, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Lucid Air позиционируют, как модель

премиум-сегмента, а потому в отделке салона использованы дорогие кожа и дерево. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, еще два экрана расположены на центральной панели. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Задние сиденья оснащены регулировками. Оснащение включает Wi-Fi, автопилот и аудиосистему с 29 динамиками.

Два электромотора суммарно развива-

ют около 1000 л. с. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 2,5 с и развивать 315 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 130 кВт·ч обеспечивает запас хода в 640 км. Хэтчбэк также оснащен пневмоподвеской и системой активного подавления шума.

Для производства Lucid Air в Китае уже строится завод, в который вложено 700 млн. долларов. Купить новый электромобиль можно будет по цене от 65 до 160 тыс. долларов.





Ferrari SP275 RV

настоящий эксклюзив



V Competizione:







Изначально марка Ferrari индивидуально подходила к каждому клиенту, а потому в 50-60-е годы выпущено немало эксклюзивных автомобилей с заказными кузовами. Затем объемы производства выросли и о Ferrari под заказ забыли. Но теперь итальянская компания возрождает практику создания машин по индивидуальному проекту. Возродил традицию среднетоннажный Ferrari P4/5. За ним последовали кабриолет Ferrari F12 TRS, купе Ferrari 458 MM Speciale и Ferrari F12 Berlinetta Lusso, эксклюзивный Ferrari Sergio. Теперь в этой когорте пополнение – представлен новый Ferrari SP275 RW Competizione.

Купе Ferrari SP275 RW Competizione создано по заказу американского коллекционера Рика Воркмана. Он увлекается классическими Ferrari, а потому попросил выполнить дизайн в духе 60-х. В элегантных формах автомобиля угадывается знаменитый Ferrari 275 GTB/C 1964 года –

одна из самых красивых моделей марки всех времен. У купе длинный капот, широкая решетка радиатора и продолговатые каплевидные фары. Боковины украшены стильными "жабрами". В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены большие круглые фонари. В классический стиль неплохо вписались 20-дюймовые легкосплавные диски и карбоновый обвес.

В основе новинки лежит заряженное купе Ferrari F12 tdf. Салон остался без изменений, то есть в отделке использованы кожа, алькантара и карбон. Яркий желтый циферблат тахометра соседствует с двумя жидкокристаллическими дисплеями. Установлены ковшеобразные спортивные сиденья с выраженной боковой поддержкой.

Под капотом Ferrari SP275 RW Competizione – 6,2-литровый бензиновый V12 с непосредственным впрыском топлива.

Он развивает 780 л. с. при 8500 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 705 Н·м при 6750 об/мин. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Точные характеристики Ferrari неизвестны, но они вряд ли слишком отличаются от данных F12 tdf. То есть, разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Оснащение автомобиля также включает электронный задний дифференциал повышенного трения E-Diff3 и адаптивные амортизаторы. Кроме того, установлены карбоново-керамические тормоза.

Новый Ferrari SP275 RW Competizione останется единственным в своем роде. Его цена не называется, но она в несколько раз превышает стоимость Ferrari F12 tdf. Хотя с другой стороны, оригинальное купе Ferrari 275 GTB/C стоит значительно больше.







Технические характеристики Ferrari SP275 RW Competizione	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1415
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6262
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	780 при 8500
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	705 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Периодичность ТО, км	10 000

Opel Insignia

смена поколений



nia:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Первый Opel Insignia появился в 2008 году и пришел на смену Opel Vectra. За восемь лет выпущено около 900 тыс. автомобилей, что сделало модель очень популярной. Ее даже продавали в США под маркой Buick и в Австралии как Holden. Теперь пришло время для второго поколения Opel Insignia.

Новый Opel Insignia построен на более современной платформе. Он существенно больше предшественника: его длина выросла до 4885 мм, а колесная база – до 2830 мм. При этом в конструкции использованы алюминиевые сплавы, что позволило снизить массу сразу на 175 кг. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26.

Седан Opel Insignia стал солиднее на вид. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика может быть светодиодной и с активной матрицей, управляющей пучком света. Капот и боковины теперь более профилированы. Линия крыши стала более арко-

образной. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены крупные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки и увеличено внутреннее пространство. Компоновка знакома по Opel Astra K. В более дорогих версиях показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Передние сиденья установлены ниже, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель.

Список дополнительного оборудования расширен. Среди опций для Opel Insignia второго поколения появились Wi-Fi, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технология соблюдения полосы движения.

Линейка двигателей Opel Insignia обещает быть очень широкой. В частности, предложат бензиновые турбомоторы

объемом 1,5 л (163 л. с.), 1,6 л (170 л. с.) и 2,0 л (250 л. с.). В некоторых странах будет доступен 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 310 л. с., знакомый по купе Chevrolet Camaro. "Шестерку" получит и заряженный седан Opel Insignia OPC. Также будут доступны турбодизели объемом 1,6 л (110, 130 и 160 л. с.) и 2,0 л (170 и 195 л. с.).

Можно выбрать 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или новый 8-ступенчатый "автомат". Кроме того, доработана опционная система полного привода – ее дополнили технологией векторизации тяги. За доплату можно установить и адаптивные амортизаторы.

Официальная премьера Opel Insignia состоится в марте 2017 года на Женевском автосалоне. Вскоре после презентации модель поступит в продажу по цене примерно от 27 тыс. евро. Со временем линейку расширят седан и универсал.









Технические характеристики Opel Insignia

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4885/1860/1470
Колесная база, мм	2830
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
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	250 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1700
Трансмиссия	
Тип привода	передний или подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	27 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lamborghini A

прибавка в мощности



ventador S:







Купе Lamborghini Aventador пришло на смену Murcielago в 2011 году. Модель оказалась очень успешной, ведь за пять лет выпущено свыше 5000 машин, что немало, по меркам Lamborghini. Теперь автомобиль прошел плановое обновление: модернизированный вариант назвали Lamborghini Aventador S.

Новый Lamborghini Aventador S получил прибавку в мощности. Его 6,5-литровый V12 дополнен улучшенными системами впуска и выхлопа, а потому теперь развивает 740 л. с. Максимальный крутящий момент остался на прежнем уровне – 690 Н·м при 5500 об/мин. Доработана и 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Теперь разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость составляет 350 км/ч. При этом в целях экономии топлива

мотор дополнен системой глушения при остановках.

Как и прежде, Lamborghini Aventador является полноприводным. Однако теперь даже стандартная модель получила управляемые задние колеса – как на Lamborghini Centenario LP770-4. Система стабилизации немного перенастроена. Установлены новые покрышки Pirelli P Zero размером 255/35 ZR19 спереди, 335/30 ZR20 сзади. Конечно же, сохранены адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Естественно, купе Lamborghini Aventador S сохраняет фирменный клиновидный дизайн с заостренным "носом" и знаменитыми знаменитые гильотинные двери Lamborghini. Внешние изменения носят, прежде всего, функциональный характер. Увеличенный воздухозаборник в перед-

нем бампере и дополнительные отверстия на крыше улучшают охлаждение двигателя и тормозов. А карбоновый обвес и новый регулируемый задний спойлер увеличивают прижимную силу.

Во внутренней отделке стало больше алькантары. Цифровая приборная панель немного изменена и возможностей для настройки и ее конфигурации стало больше. Доработана и мультимедийная система с 6,5-дюймовым дисплеем.

Обновленный Lamborghini Aventador S официально представят в январе на Детройтском автосалоне. Уже известно, что цена Lamborghini составит 281 555 евро. Весной к купе присоединится и обновленный кабриолет Lamborghini Aventador S Roadster.







Технические характеристики Lamborghini Aventador S	
Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1575
Длина/ширина/высота, мм	4780/2030/1136
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1700
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6498
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и число цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	740 при 8250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	690 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 335/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	350
Стоимость автомобиля (в Европе) евро	281 555
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Ford Fiesta

разнообразие версий



Сорок лет назад, в 1976 году, представили самый первый Ford Fiesta. Модель оказалась очень успешной для Ford, а по количеству выпущенных автомобилей (16 млн. единиц) обогнала даже легендарный Ford T. К юбилею представили новое, уже седьмое по счету, поколение Ford Fiesta.







Новый Ford Fiesta не сразу можно отличить от предшественника. У него знакомый профиль с рельефными боковинами и большим углом наклона лобового стекла. Да и размеры прежние. А вот передняя часть стала более серьезной на вид и выполнена в духе старшего брата Ford Focus. Хотя продолговатая решетка радиатора и раскосые фары смотрятся знакомо. На крыше установлен спойлер, а фонари стали крупнее и расположены по краям кузова, а не в стойках. Кроме того, теперь можно выбрать спортивную версию ST Line с аэродинамическим обвесом и 18-дюймовыми колесами, а также вседорожный вариант Active с защитными пластиковыми накладками на кузове.

Вообще, разнообразие – козырь Ford Fiesta седьмого поколения, ведь автомобиль теперь можно еще и персонализировать с помощью различного декора.

В салоне улучшены материалы отделки. Приборы избавились от отдельных колодцев, а экран бортового компьютера теперь цветной. Кроме того, в более дорогих версиях появился 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Благодаря ему клавиш на центральной панели стало меньше. Во флагманском Ford Fiesta Vignale салон обшит кожей, а на педалях – металлические накладки. Список опций расширили парковочный автопилот, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

На Ford Fiesta дебютирует новый 1,1-литровый бензиновый двигатель мощностью 70 или 85 л. с. Трехцилиндровый турбомотор EcoBoost объемом 1,0 л теперь доступен в версиях мощностью 100, 125 и 140 л. с. Кроме того, в целях экономии топлива он способен отключать один цилиндр. Также предложат модификации с 1,5-литровыми турбодизелями на 94 и 120 л. с. На выбор доступны механическая коробка переключения передач или "робот" с двумя сцеплениями PowerShift.

Новый Ford Fiesta поступит в продажу в первой половине следующего года. К слову, начальных бюджетных версий в линейке не будет, ведь их нишу займет Ford Ka+. Поэтому цена Ford Fiesta немного вырастет и составит около 13 тыс. евро.





Peugeot 3



01: освежение





Седан Peugeot 301 представили в 2012 году, как модель, созданную специально для развивающихся стран. При небольшой цене автомобиль крупный, просторный и с немаленьким багажником. Теперь седан Peugeot прошел плановое обновление вслед за родственным Citroen C-Elysee.

Сейчас постепенно внедряется новый фирменный стиль Peugeot. Его черты обрел и обновленный Peugeot 301. У автомобиля увеличенная в размерах хромированная решетка радиатора и новые изогнутые фары. Немного изменена форма капота. В переднем бампере уве-

личен воздухозаборник, а в более дорогих вариантах оснащения предусмотрены еще и светодиодные ходовые огни. Предложены 16-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна. Немного освежены и фонари автомобиля.

Внутри немного улучшены материалы отделки. Седан Peugeot 301 получил новые циферблаты приборов и измененный селектор автоматической трансмиссии. В более дорогих версиях теперь можно установить 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы и спутниковой навигации. Появилась и камера заднего вида.

Линейка двигателей также претерпела изменения. Бензиновые двигатели 1,2 л (82 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.) остались прежними. А вот 1,6-литровый турбодизель теперь предложен в версиях на 92 и 100 л. с. Еще одной новинкой стала 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Все моторы теперь соответствуют экологическим нормам Евро-6.

Новый Peugeot 301, как и ранее, будут производить на предприятиях в Испании, Китае и Нигерии. В продажу он поступит с весны 2017 года по цене от 12 500 евро.







Ferrari 488 GTB

турбо-сила для зонтичного



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Challenge: Любителей





Команда Ferrari выступает кузовных гонках с 50-х годов. На счету итальянских болидов – немало побед в разных классах. Почувствовать гонщиком себя могут и клиенты марки, ведь для них организован специальный чемпионат Ferrari Challenge. В этой серии все пилоты соревнуются на одинаковых автомобилях, причем гонки проводят уже 25 лет. В сезоне 2017 года будет использован новый Ferrari 488 Challenge.

Kyne Ferrari 488 Challenge – глубокая модернизация предшественника Ferrari 458 Challenge Evo. Главное изменение прячется под капотом. Как и серийный Ferrari 488, его гоночная версия получила 3,9-литровый

670-сильный V8 с двумя турбинами. В паре с ним работает 7-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач с двумя сцеплениями. Мотор и трансмиссия практически не изменены по сравнению с серийными агрегатами, разве что передачи стали немного короче.

В серии Ferrari Challenge разрешены электронные вспомогательные системы, поэтому установлена технология управления заносом Side Slip Angle Control. Система стабилизации регулируемая – предусмотрены несколько режимов ее работы с разной степенью вмешательства электроники. Конечно же, предусмотрены и кар-

боново-керамические тормоза.

Внешние изменения призваны улучшить аэродинамику автомобиля. У Ferrari 488 Challenge изменена форма «носа» и установлено огромное антикрыло. Увеличенные воздухозаборники в боковинах оптимизируют охлаждение двигателя.

В спартанском салоне господствуют легкие алькантара и карбон. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей.

Новый Ferrari 488 Challenge выйдет на старт гонки уже в начале 2017 года.







Ferrari J

только для Япо



50:

НИИ

Ferrari возродили былую традицию создания эксклюзивных версий уже существующих моделей. Марка продолжает радовать неординарными автомобилями. Совсем недавно увидело мир купе Ferrari SP275 RW Competizione, а теперь показали новый кабриолет Ferrari J50. Он посвящен 50-летию присутствия марки на рынке Японии.







В основе новинки лежит кабриолет Ferrari 488 Spider. Однако кузов автомобиля полностью новый и больше напоминает знаменитый Ferrari F50. Заостренный "нос", узкие светодиодные фары и широкий воздухозаборник делают переднюю часть очень выразительной. Двигатель прикрыт прозрачной крышкой капота, а задний спойлер увеличен в размерах.

В отличие от Ferrari 488 Spider, новичок – тарга, то есть жесткая крыша выполнена съемной и не оснащена электроприводом, как у модели-донора.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, присутствует и карбон. На приборной панели циферблат тахометра соседствует с двумя цветными дисплеями. Установлены особые спортивные кресла с интегрированными подголовниками. За их спинками появились мощные дуги безопасности.

Бензиновый 3,9-литровый V8 с двумя турбинами доработан и теперь развивает 690 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Максимальная скорость Ferrari J50 превышает 325 км/ч.

Оснащение также включает электронный дифференциал повышенного трения и систему контроля заноса Side Slip Control. Также предусмотрены карбоново-керамические тормоза.

Новый Ferrari J50 выпустят ограниченной серией из 10 автомобилей. Всех их продадут в Японии. Цена Ferrari не названа, но она будет значительно выше, чем у стандартного 488 Spider.





Mercedes-Benz E-

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ



Class Coupe:





В разные годы у Mercedes-Benz E-Class были двухдверные версии. Сейчас в линейке немецкой марки присутствуют и роскошный Mercedes-Benz S-Class Coupe, и купе Mercedes-Benz C-Class. Тем не менее, новый E-Class Coupe все же представлен.

Mercedes-Benz E-Class Coupe выглядит гораздо более стильно и изящно, чем предшественник. Во внешнем виде теперь преобладают плавные формы. Элегантнее смотрится и аркообразная линия крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами. Боковины украшены штампованными линиями. В крышку багажника интегрирован спойлер, а продолговатые фонари выполнены в духе старшего брата Mercedes-Benz S-Class Coupe.

По размерам новичок также приблизился к S-Class Coupe, ведь он существенно

подрос. Длина достигает 4826 мм, ширина – 1860 мм, а высота – 1430 мм.

В салоне господствует знакомый стиль Mercedes-Benz E-Class. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, рядом установлен такой же по размерам экран мультимедийной системы. А вот компактное трехспицевое рулевое колесо – новое, хотя селектор трансмиссии по-прежнему на рулевой колонке. Установлены и особые спортивные кресла с интегрированными подголовниками.

Список дополнительного оборудования расширен и теперь включает матричные фары, Wi-Fi, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с автономным режимом для пробок. Также появились системы распознавания дорожных знаков и ночного видения.

Поначалу новый Mercedes-Benz E-Class Coupe будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л 333 л. с.), а также 2,0-литровым 194-сильным турбодизелем. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с и расходует в среднем 8, л/100 км. Со временем линейку расширят 3,0-литровые двигатели: 400-сильный бензиновый и 258-сильный дизельный.

Все версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и адаптивными амортизаторами. За доплату предложены полный привод и пневмоподвеска.

Купе Mercedes-Benz E-Class официально представят в январе на Детройтском автосалоне. Вскоре после этого Mercedes-Benz E-Class Coupe поступит в продажу по цене примерно от 50 тыс. евро.







Skoda Octavia

модернизация



RS:





С первого поколения Skoda Octavia в линейке модели присутствует заряженный вариант RS. Есть такая версия и у нынешнего Octavia A7. Поскольку недавно показали обновленные лифтбэк и универсал, то теперь модернизировали и Skoda Octavia RS.

Skoda Octavia 2017 года обрел черты нового фирменного стиля, который дебютировал на вседорожнике Skoda Kodiaq. "Горячий" вариант в этом плане не стал исключением. У новой решетка радиатора и четыре фары, которые теперь могут быть светодиодными. Но от стандартной модели он отличается более агрессивным передним бампером с увеличенными воздухозаборниками. Также предусмотрены аэродинамический обвес и увеличенный

спойлер. Сзади освежены фонари. Также предусмотрены 17-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна.

Детали салона пока держатся в секрете. Но можно догадаться, что по примеру обновленного стандартного Skoda Octavia заменены циферблаты приборов и установлен 9,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Конечно же, Skoda Octavia RS получил спортивные сиденья и рулевое колесо. Список опций дополнили системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами.

Как и ранее, под капотом Skoda Octavia RS установлены 2,0-литровые двигатели с турбонаддувом. Бензиновая "четверка" доработана и теперь развивает 230 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а мак-

симальная скорость составляет 250 км/ч. Позже появится еще и 245-сильный вариант. По-прежнему доступен и турбодизель мощностью 184 л. с.

На выбор доступны 6-ступенчатые механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями. Дизельная версия может быть полноприводной. У Skoda Octavia RS более жесткие пружины подвески, установлены адаптивные амортизаторы и перенастроено рулевое управление.

Новый Skoda Octavia RS поступит в продажу с начала года. Базовая версия будет стоить около 31 тыс. евро.







BMW 5 Ser

седьмая глава



ies:



BMW 5 Series – одна из самых значимых моделей в палитре немецкой марки. Выпускают ее с 1972 года и за это время уже выпущено почти восемь миллионов седанов и универсалов, что является неплохим результатом для модели бизнес-класса. Теперь пришло время для полностью нового BMW 5 Series седьмого поколения в кузове G30.

Внешние изменения нельзя назвать радикальными. BMW 5 Series G30 сохраняет классические пропорции с длинным капотом и сдвинутым назад салоном, сохранен и фирменный изгиб задних стоек. Хотя отличить седан BMW от предшественника нетрудно, особенно в анфас. Традиционная разделенная решетка радиатора увеличена в размерах, а фары теперь продолговатые и с полностью светодиодной оптикой. Вентиляционные отверстия в передних крыльях и оригинальные выштамповки роднят автомобиль со старшим братом BMW 7 Series. Боковины профилированы, а в крышку багажника интегрирован спойлер. По краям кузова размещены крупные изогнутые фонари. Автомобиль с пакетом M Performance можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

С BMW 7 Series общие не только черты дизайна, но и новая платформа CLAR. Новый BMW 5 Series немного подрос в размерах и теперь достигает 4936 мм в длину, 1868 мм в ширину и 1479 мм в высоту при колесной базе в 2975 мм. Но поскольку конструкции широко использованы алюминиевые и магниевые сплавы, то массу удалось уменьшить на 95 кг. Проработана и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,22.

Доступ в салон осуществляется без ключа, причем можно дистанционно программировать климат-контроль и проверять уровень топлива в баке (он выводится на экранчик брелка). В базовой версии BMW 5 Series салон декорирован кожей. Внутри по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Рулевое колесо знакомо по той же семерке. В более дорогих версиях приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Центральная панель, как и прежде, повернута к водителю. Дисплей мультимедийной системы стал крупнее: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8,5 или 10,25 дюйма. Он сенсорный, но

сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов. Сенсорными стали и кнопки блока климат-контроля, поэтому для их срабатывания достаточно легкого касания. Ниже находится ниша, где размещена беспроводная зарядка для смартфонов.

У передних сидений BMW 5 Series улучшена боковая поддержка, но при этом они остаются мягкими и комфортабельными. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а в качестве опции предложены вентиляция и функция массажа. Пакет M Performance подразумевает установку спортивных кресел. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду несколько увеличено пространство для ног. Место над головой осталось на уровне предшественника. Форма подушки заднего дивана изменена таким образом, чтобы центральный пассажир не был стеснен. Объем багажника увеличен до 530 л, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальная комплектация BMW 5 Series расширена и теперь включает электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики





света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций расширен и теперь включает четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот с функцией дистанционного управления, Wi-Fi, камеры кругового обзора, 1400-ваттная аудиосистему, съемные планшеты для задних пассажиров. Впервые появились системы распознавания дорожных знаков и предупреждения боковых столкновений. Кроме того, предложена и система автономного движения, удерживающая автомобиль в полосе движения и соблюдающая дистанцию до впереди идущих машин на скорости до 210 км/ч.

На первых порах предложат на выбор четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Базовая бензиновая "четверка" объемом 2,0 л развивает 252 л. с. Выше в иерархии стоит 3,0-литровая рядная "шестерка" мощностью 340 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 450 Н·м крутя-

щего момента достигаются в широком диапазоне 1380-5200 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Такой BMW 5 Series достигает 100 км/ч за 5,1 с, а его максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. Кроме того, он стал экономичнее: в городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 5,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 2,0 л теперь выдает 190 л. с., а 3,0-литровый – 265 л. с. У более мощной версии пиковые 620 Н·м крутящего момента достигаются при 2000 об/мин. "Шестерка" работает очень тихо и плавно и не сразу заметно, что это дизель. При этом динамика не намного хуже, чем у 340-сильного варианта – 5,7 с до 100 км/ч. В городе такой седан BMW расходует 5,6 л/100 км, а на шоссе – 4,4 л/100 км.

Уже в скором времени линейку моторов расширят: появятся 4,4-литровый бензиновый V8 мощностью 462 л. с. и 3,0-литровый 400-сильный дизель с четырьмя турбинами. Также предложат 280-сильную гибридную версию, а в скором будущем следует ожидать и новый BMW M5 мощностью свыше 600 л. с.

Пока что все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей без толчков и демонстрирующей очень быстрые реакции. За доплату предложен полный привод.

Независимо от типа привода седан BMW 5 Series демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Рулевое управление стало острее и точнее, а его информативность очень даже неплохая. С недостаточной поворачиваемостью неплохо борются управляемые задние колеса – новая опция для модели. Можно выбрать и адаптивные амортизаторы, позволяющие резко изменить характер автомобиля. В комфортном режиме они делают езду очень мягкой, а в спортивном она становится гораздо жестче, что помогает уменьшить крены кузова в поворотах. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW уже продается в Европе и доступен для заказа в Украине. Цена BMW 5 Series составляет от 1 132 000 гривен. Вскоре к седану присоединится и универсал.









Технические характеристики BMW 5 Series

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1670	1715
Длина/ширина/высота, мм	4936/1868/1479	
Колесная база, мм	2975	
Колея передняя/задняя, мм	1605/1630	
Клиренс (дорожный просвет), мм	144	
Объем багажника, л	530	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2998	2993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	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	340 при 5500	265 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1380-5200	620 при 2000-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	Дт/66
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	225/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,2	5,6
– загородный цикл	5,6	4,4
– смешанный цикл	6,9	4,9
Стоимость автомобиля, гривен	1 123 000 – 1 678 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Honda CR-V:



пятая глава





Honda CR-V – самая популярная вседорожная модель в мире. С момента ее появления в 1997 году выпущено уже свыше 4 миллионов автомобилей. В последние годы именно CR-V занимает первые места в рейтингах продаж вседорожников. Теперь в истории модели новый этап: к 20-летию юбилею выпущен полностью новый Honda CR-V пятого поколения.

Дизайнеры Honda пошли эволюционным путем, а потому CR-V сохраняет знакомый стиль. Силуэт с характерной изогнутой линией крыши остается узнаваемым. В то же время формы стали более элегантными, а от профилированных боковин разработчики отказались. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и украшена хромированной накладкой. Продолговатые фары в более дорогих версиях снабжены светодиодной оптикой, а вот ходовые огни есть у всех CR-V. Колесные арки стали более расширены, а оконная линия немного выше. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь украшена хромированным молдингом и сверху прикрыта спойлером. Тоненькие L-образные фонари размещены в стойках крыши.

Несмотря на внешнюю схожесть с предшественником, Honda CR-V построен на полностью новой платформе. Его длина выросла на 30 мм (4587 мм), а колесная база прибавила 40 мм – до 2660 мм. Кроме того, вседорожник шире (1854 мм) и выше (1690 мм). Начальная версия весит 1498 кг. По умолчанию автомобиль оснащен 17-дюймовыми колесными дисками, а 18-дюймовые колеса впервые предложены за доплату.

В салоне Honda CR-V значительно улучшены материалы внутренней отделки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Honda Accord. Оно обшито кожей и является мультимедийным во всех CR-V. Компоновка передней панели знакома. В базовой версии приборы аналоговые, а в более дорогих вариантах показания теперь выведены на три дисплея. Особенно оригинально выглядит полоска тахометра.

Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало значительно меньше, чем у предшественника. Селектор автоматической трансмиссии по-прежнему расположен высоко и удобно находится под рукой.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а диапазон настроек водительского кресла расширен. Сами сиденья стали более комфортабельными, улучшена и их боковая поддержка. Высокая посадка и уменьшенная толщина стоек крыши способствуют улучшению обзорности вперед и по сторонам. Обзор назад не столь хороший, но теперь все Honda CR-V оснащены камерой заднего вида. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освободило на центральной панели место для ниши и позволило существенно увеличить бокс в подлокотнике.

Спинки передних кресел стали тоньше, что вкупе с возросшей колесной базой позволило увеличить пространство для ног. Места над головой также стало несколько больше, а салон стал немного шире в районе плеч. У задних сидений регулируется угол наклона спинок.

Объем багажника немного увеличен и достиг 600 л в обычном состоянии и 2145 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке – многоуровневый, а пятая дверь за доплату может быть дополнена электроприводом.

Базовая комплектация Honda CR-V расширена и теперь включает электростеклоподъемники, электропривод и подогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, связь Bluetooth, круиз-контроль, 160-ваттную магнитолу с CD-плеером. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации VSA с функцией помощи при старте на уклоне, система контроля давления в шинах. Самый дорогой вариант Touring включает кожаный салон, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, 330-ваттную аудиосистему электропривод и подогрев передних кресел, спутниковую навигацию, панорамную крышу. Кроме того, в этом случае предусмотрены системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Бензиновый 2,4-литровый двигатель с непосредственным впрыском топлива и системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC остался без изменений. Как и прежде, он развивает 190 л. с. при 7000 об/мин. Это высокооборотистый мотор и его необходимо постоянно раскру-

чивать. Максимальные 245 Н·м крутящего момента достигаются при 4300 об/мин. Но и в среднем диапазоне оборотов мотор чувствует себя лучше, ведь 80% тяги доступны уже при 2000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 с, а максимальная скорость – 184 км/ч. В смешанном цикле расход топлива составляет 8,4 л/100 км.

Впрочем, есть альтернатива – новый 1,5-литровый турбомотор, который также развивает 190 л. с. Он очень отзывчив и раскручивается до 6500 об/мин, что не типично для двигателей с турбонаддувом. Вместе с тем, у него неплохая тяга на малых оборотах, ведь максимальные 243 Н·м крутящего момента доступны при 1900-5500 об/мин. У турбированной версии динамика получше – 10 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Тихим мотор не назовешь, но работает он плавно. Интересно, что эта версия даже экономичнее – 8,1 л/100 км. Позже линейку расширит и менее "прожорливый" 1,6-литровый турбодизель.

Бесступенчатый вариатор неплохо подбирает обороты двигателя и имитирует работу классического "автомата".

Honda CR-V получил новую систему полного привода, способную при надобности перебрасывать до 57% тяги на заднюю ось. Клиренс, кстати, вырос до 208 мм.

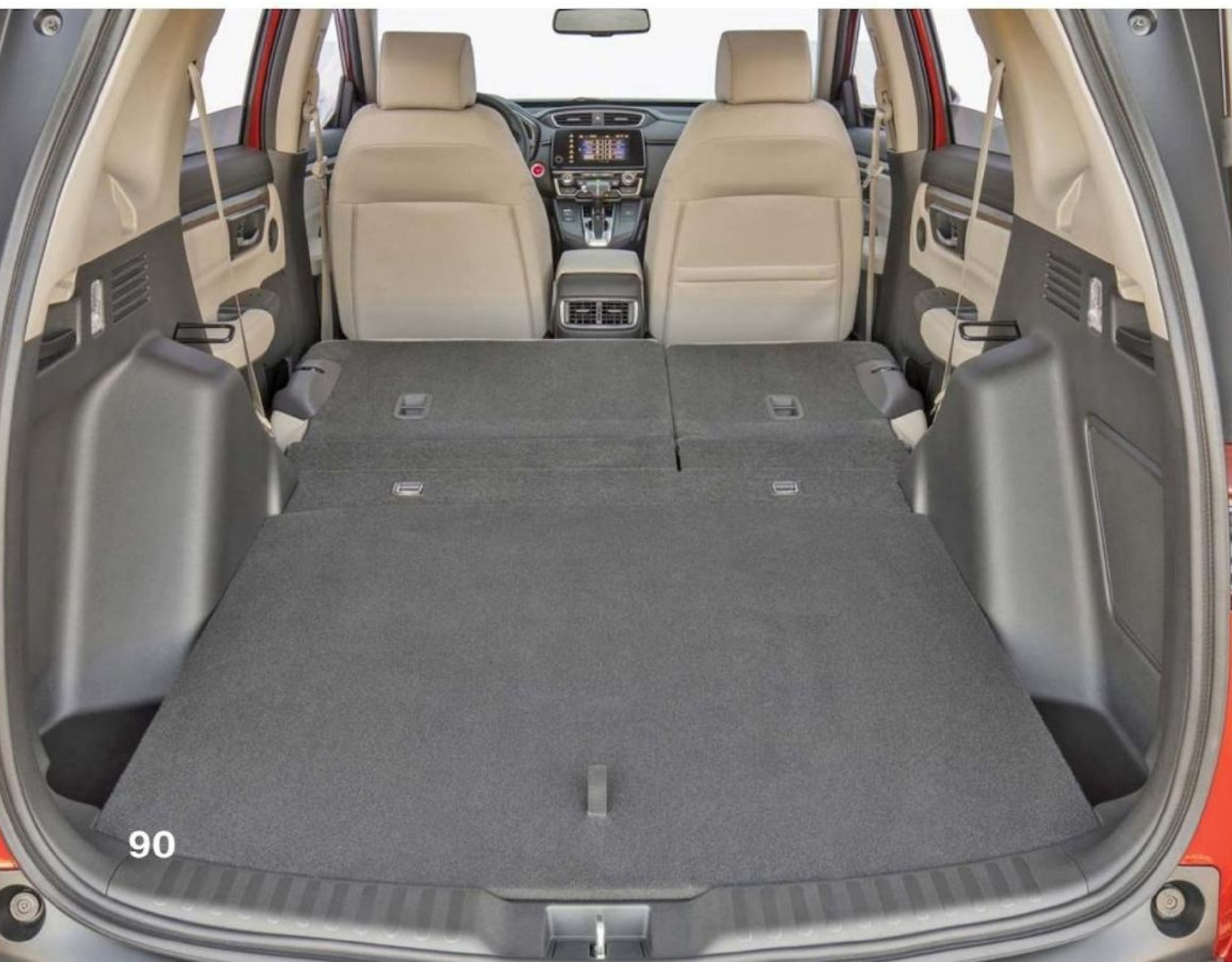
Задняя многорычажная подвеска также новая, что улучшило управляемость вседорожника и уменьшило крены кузова в поворотах. Да и недостаточная поворачиваемость теперь менее ощутима. При этом езда остается комфортабельно, что особенно ощутимо на дорогах с большим количеством выбоин. Рулевое управление с электроусилителем перенастроено и стало точнее, однако обратной связи в околонулевой зоне у него немного. При езде по автострате в салоне тише – чувствуется улучшенная шумоизоляция. Также следует отметить доработанные тормоза: для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 35,3 м.

Новый Honda CR-V во многом улучшен, но остается верен своей изначальной концепции. Вседорожник уже начали продавать в США, а вот в Европу он приедет в 2017 году. Цена Honda CR-V за океаном – от 25 тыс. долларов.









Технические характеристики Honda CR-V

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1460	1380
Длина/ширина/высота, мм	4587/1854/1690	
Колесная база, мм	2660	
Колея передняя/задняя, мм	1580/1580	
Клиренс (дорожный просвет), мм	208	
Объем багажника, л	600/2145	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1497	2354
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 5500	190 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	243 при 1900-5000	245 при 4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, 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, VSA	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/65 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	10,7
Максимальная скорость, км/ч	188	184
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	8,1	8,4
Стоимость автомобиля (в США), долларов	25 000 – 35 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Lexus LC 500

гимн оригинальности

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



00:



Марка Lexus традиционно делает упор на роскошь и комфорт. Хотя время от времени в ее линейке появляются и спортивные модели. Среди них – знаменитое купе Lexus LF-A и туристический Lexus SC. Теперь у последнего появился преемник – новый Lexus LC 500. Его представили еще в январе на Детройтском автосалоне, но только теперь модель поступает в производство.

Дизайн Lexus LC может нравиться или нет, но он точно не оставляет равнодушным и привлекает к себе внимание. Автомобиль смотрится ярко и необычно, он практически полностью повторяет предсерийный концепт-кар Lexus LF-LC. У него выражен клиновидный профиль с заостренным "носом", большим углом наклона лобового стекла, длинным и очень низким капотом. Силуэт купе напоминает японский меч катана. Конечно же, присутствует и традиционная веретенообразная решетка радиатора Lexus. Стреловидные светодиодные фары сочетаются с отдельными тоненькими ходовыми огнями.

Базовая версия получила 20-дюймовые легкосплавные диски, а 21-дюймовые колеса доступны за доплату. Расширенные задние крылья подчеркнуты Г-образными фонарями. На скорости свыше 80 км/ч из крышки багажника выдвигается спойлер.

В основе Lexus LC 500 лежит новая платформа GA-L, которую также будет использовать и будущий флагманский седан Lexus LS. Автомобиль немаленький – 4760 мм в длину при колесной базе в 2870 мм. Но масса все равно достаточно большая – 1940 кг в начальном исполнении. И это несмотря на то, что капот и крылья изготовлены из алюминиевых сплавов, а крышка багажника – из стеклопластика. В конструкции широко использовано углеволокно, а за доплату доступна и карбоновая крыша.

В базовой версии крыша стеклянная, что делает салон очень светлым. Конечно же, в отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Показания выведены на жидкокристаллический дисплей, но хромированный ободок форми-

рует подобие циферблата. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, но на нем около двух десятков разных клавиш, отвечающих за аудиосистему, навигацию, круиз-контроль.

Несколько перегружена кнопками и центральная консоль Lexus LC 500. Переключатели маленькие, а над ними установлен огромный 12,3-дюймовый экран мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. Рядом с монитором установлен стильный циферблат часов.

Посадка за рулем очень низкая, даже по меркам туристических купе, а усиливает впечатление высокий трансмиссионный тоннель. Передние сиденья мягкие и комфортабельные и при этом хорошо удерживают спину. Еще лучше боковая поддержка у опционных спортивных кресел. Конечно, предусмотрены электропривод и подогрев, электроника регулирует и рулевую колонку.

Посадочная формула 2+2 не подразумевает большое пространство на втором

ряду. Здесь лучше будет детям, ведь даже взрослые пассажиры среднего роста будут стеснены. Задние сиденья можно использовать для перевозки разной поклажи, ведь багажник Lexus LC также довольно скромный – всего 142 л.

Купе Lexus LC 500 оснащено очень богато – система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, камера заднего вида, датчики света и дождя, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль с функцией автономного движения в пробках. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

На выбор доступны два двигателя. V8 с непосредственным впрыском топлива объемом 5,0 л знаком по младшему купе Lexus RC F. Он развивает 471 л. с. при 7100 об/мин и лучше проявляет себя на высоких оборотах. Педаль акселератора очень чувствительна. Двигатель отзывчив, он быстро и непринужденно раскручивается до максимальных 7300 об/мин. Мак-

симальный крутящий момент в 540 Н·м достигается при 4800 об/мин. Мотор не слишком громкий, но его звук сочный благодаря специальному резонатору, выведенному прямо в салон. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с и способен развить 270 км/ч. В среднем купе расходует 10,7 л/100 км.

Альтернатива – гибридная силовая установка, состоящая из 3,5-литрового V6 и электромотора. Суммарно они развивают 355 л. с., но динамика не слишком хуже, чем у версии с "восьмеркой" – 5 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Гибридный привод работает очень плавно, хотя пробег на электротяге составляет всего несколько километров. К тому же, такой Lexus LC 500h гораздо экономичнее – всего 6,4 л/100 км в смешанном цикле.

Lexus LC 500 оснащен новой 10-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она переключает передачи плавно, но не слишком быстро. Гибридный LC 500h оснащен одновременно вариатором и 4-ступенчатым "автоматом". Комбинация двух коробок переключения передач позволяет симитировать 10 ступеней, что и в автомате.

Купе Lexus демонстрирует очень хорошую управляемость. У него очень низкий центр тяжести и практически равное распределение массы по осям (52% приходится на передние колеса, 48% – на задние). К тому же, можно заказать дифференциал повышенного трения и управляемые задние колеса, благодаря которым поворачиваемость близка к нейтральной. Пусть новый Lexus LC 500 и весит под две тонны, его маневренность – на высоте. Руль с адаптивным электроусилителем точный и довольно острый, хотя чуть больше информативности в околонулевой зоне ему не помешало бы.

В то же время, благодаря адаптивным амортизаторам автомобиль остается комфортным, а в салоне очень тихо – перед нами все-таки Lexus. Курсовая устойчивость на больших скоростях также отличная, так что LC 500 отлично подходит для дальних путешествий по автобанам.

Новый Lexus LC 500 уже поступил в производство, а поставки автомобилей начнутся весной. Цена Lexus составит 90 тыс. долларов в базовом исполнении.









Технические характеристики Lexus LC 500

Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2	
Снаряженная масса, кг	1940	2009
Длина/ширина/высота, мм	4760/1920/1345	
Колесная база, мм	2870	
Колея передняя/задняя, мм	1675/1675	
Клиренс (дорожный просвет), мм	100	
Объем багажника, л	142	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	4969	3456
Тип основного двигателя	Бензиновый	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	471 при 7100	295 при 6600
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	527 при 4800	348 при 4900
Тип вспомогательного двигателя	–	Электрический
Макс. мощность, л. с.	–	180
Топливо/емкость бака, л		Аи-95/85
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	10-ст. автоматическая	вариатор
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, VSA	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5	5,0
Максимальная скорость, км/ч	270	250
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	10,7	6,4
Стоимость автомобиля (в США), долларов	90 000 – 120 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Mercedes-AMG E63:

Подразделение AMG работает с Mercedes-Benz E-Class начиная с 80-х годов. И каждое новое поколение модели становится мощнее и быстрее. Но сейчас специалисты AMG превзошли самих себя – представили экстремальный седан Mercedes-AMG E63. Это самый мощный и самый быстрый E-Class за всю историю модели.

**вершина
развития**

Новый Mercedes-AMG E63 сохраняет элегантный стиль стандартного седана. У него длинный капот и укороченные свесы кузова, а салон сдвинут назад. Боковины украшены элегантными штампованными линиями. Однако, передняя часть автомобиля полностью новая вплоть до лобового стекла. У автомобиля новая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Крупные фары – полностью светодиодные. Массивный передний бампер дополнен огромными воздухозаборниками, призванными охлаждать двигатель и тормоза. Рельефный капот и расширенные крылья со стильными «жабрами» также полностью новые. Боковины украшены аэродинамическими накладками, а дорожный просвет уменьшен на 20 мм. На крышке багажника наряду с хромированным молдингом появился небольшой спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре мощных выхлопных трубы.

Хотя капот, крышка багажника и крылья выполнены из алюминиевых сплавов, легкий седан Mercedes-Benz не назовешь – 1995 кг. Оно и неудивительно, учитывая тот факт, что автомобиль достигает почти 5 м в длину. Базовая версия получила 19-дюймовые легкосплавные диски, а экстремальный E63 S – 20-дюймовые.

Во внутренней отделке Mercedes-AMG E63 сочетаются дорогая кожа Nappa, алькантара и полированный алюминий, а за доплату доступны карбоновые вставки. Весь салон пронизан тоненькими полосками светодиодной подсветки. Передняя панель выпуклая, а у компактного рулевого колеса обод плоский снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем графика у него несколько другая, чем у стандартного E-Class. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым экраном мультимедийной системы Comand. Ее меню расширено: например, доступна информация о давлении наддува, времени разгона до 100 км/ч или прохождения круга на гоночном треке. Для управления меню предусмотрена сенсорная панель, также установлен и более традиционный джойстик. Среди немногочисленных переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля заметны изящные аналоговые часы.

Спортивные передние сиденья Mercedes-AMG E63 хорошо удерживают спину, но при этом остаются комфортабельными.

Предусмотрены функции электропривода регулировок и подогрева. За доплату доступны ковшеобразные кресла с еще лучшей боковой поддержкой, хотя широким людям они могут показаться тесными. Да и более упругие они. Обзорность довольно хорошая благодаря тоненьким стойкам крыши. В подлокотнике на трансмиссионном тоннеле установлено беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

Преимущество Mercedes-AMG E63 перед спорткупе – внутреннее пространство. Он вполне может взять на борт пятерых взрослых, причем пассажиры второго ряда не будут стеснены. Приличный и объем багажника – 540 л.

Флагман в линейке Mercedes-Benz E-Class, как и положено, оснащен богато: система доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, аудиосистема, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 9 подушек безопас-



ности, системы стабилизации, контроля давления в шинах, автоматического замедления и определения усталости водителя. Среди опций – панорамная крыша, Wi-Fi, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, подогрев рулевого колеса и задних сидений, планшеты для задних пассажиров, навигационная система, подушки безопасности в ремнях. Кроме того, доступны системы соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и ночного видения, технология автономного движения Drive Pilot.

Как и прежде, под капотом E63 турбированный V8, но его объем уменьшен до 4,0 л. Двигатель позаимствовали у купе Mercedes-AMG GT, но мощность увеличили до 571 л. с. в базовой версии и 612 л. с. – в E63 S. Максимальный крутящий момент составляет 750 и 850 Н·м, соответственно, и достигается при невысоких 2500 об/мин. Тяга просто огромная и мотор очень эластичный. При этом он быстро набирает обороты. Особенно впечатляет более мощный Mercedes-AMG E63 S. Его дина-

мика ураганная: система помощи при старте Racestart позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с. Седан на удивление быстро добирается до ограниченных электроникой 250 км/ч. За доплату этот порог подымут до 300 км/ч. Звук "восьмерки" очень рафинированный, а нажатием кнопки можно открыть перепускной клапан в выхлопной системе и сделать рык сделать громче.

Новая 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи быстро и очень плавно. Отныне все E63 исключительно полноприводные. Такое решение неудивительно, ведь в прошлом поколении 90% заряженных E-Class выбрали с полным приводом. Конечно, это помогает обуздать могучую тягу, хотя для ценителей есть заднеприводной режим Drift, позволяющий добиться управляемого заноса.

В обычном режиме полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой, а электронный дифференциал повышенного трения в E63 S помогает бороться недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление не только точ-

нее и острее, чем в обычном E-Class, но и гораздо более информативное. Автомобиль быстрее реагирует на его поворот. Как для двухтонного гиганта, седан Mercedes-Benz очень даже маневренный. Пневмоподвеска и адаптивные амортизаторы в режимах Sport и Sport+ помогают уменьшить крены кузова. Даже стандартные тормоза обеспечивают отличное замедление, а ведь есть и опционные карбоново-керамические диски.

Однако если выбрать режим Comfort, Mercedes-AMG E63 меняется и вся агрессия пропадает. Езда почти столь же комфортабельная, как в обычном E-Class и лишь глубокие выбоины дают о себе знать. В моторе на малых оборотах отключаются четыре цилиндра, что дает возможности добиться среднего расхода топлива в 8,9 л/100 км.

Mercedes-AMG E63 уже доступен под заказ в Европе, а его продажи стартуют в январе. Цена Mercedes-Benz E-Class от AMG начинается с отметки в 115 тыс. евро, а E63 S обойдется в 120 тыс. евро.











Технические характеристики Mercedes-AMG E63 S	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1995
Длина/ширина/высота, мм	4993/1907/1460
Колесная база, мм	2940
Колея передняя/задняя, мм	1649/1595
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	540
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3982
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	612 при 5750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	850 при 2500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/66
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	265/35 R20 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	300
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	11,4
– загородный цикл	7,3
– смешанный цикл	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	120 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Просторные и роскошные



Acura MDX

Фирменный "клюв" Acura MDX сочетается со светодиодными фарами



Audi Q7

Широкая решетка радиатора Audi Q7 декорирована хромом



Volvo XC90

Фары Volvo XC90 украшены T-образными светодиодами

Вседорожниками премиум-сегмента сейчас уже никого не удивишь. Причем некоторые модели достаточно крупные и вместительные, а потому подходят для большой семьи. Среди таких моделей – Acura MDX, Audi Q7 и Volvo XC90, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura MDX третьего поколения в производстве с 2013 года и вскоре в нашей стране ожидается его обновленный вариант. В дизайне внедорожника преобладают грани и углы. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв, а с ней сочетаются продолговатые светодиодные фары, похожие на лезвия самурайского меча. Передний бампер выполнен в форме буквы "V". Лобовое стекло и задние стойки крыши обладают большими углами наклона. Задние крылья расширены, а подчеркивают их фонари, соединенные хромированным молдингом. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером.

Audi Q7 второй генерации появился в Украине совсем недавно. Его внешний вид более сдержанный, с обилием строгих прямых линий. Огромная шестиугольная радиаторная решетка декорирована хромом. Продолговатые ксеноновые фары дополнены тоненькими светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки слегка расширены. Силуэт Q7 остался знакомым и не особо изменился по сравнению с моделью первого поколения. Разве что у задних стоек крыши уменьшен угол наклона. Пятая дверь выполнена обтекаемой, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Также бросаются в глаза крупные фонари.

Volvo XC90 – также новичок на нашем рынке. Внедорожник стал первооткрывателем нового стиля шведской марки, хотя и сохраняет характерные черты лаконичного шведского дизайна. У него характерный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а продолговатые светодиодные фары дополнены Т-образными ходовыми огнями, которые сами шведы называют "молотом Тора". Пятая дверь прикрыта спойлером, а в задних стойках крыши размещены узкие фонари.

При длине в 5052 мм и колесной базе в 2994 мм Audi крупнее соперников. У Volvo эти показатели равны 4950 и 2984 мм, соответственно. Длина Acura составляет 4935 мм, а расстояние между осями – 2825 мм. Более компактный MDX и самый легкий в тройке – 1988 кг против 2045 кг у Q7 и 2125 кг – у XC90.

Салон Acura декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Передняя панель напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо выполнено в спортивном стиле. Вместо рычага трансмиссии – набор клавиш. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками. Между ними установлен цветной дисплей бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной консоли кнопок совсем мало, зато размещены сразу два монито-



Acura легче соперников – 1988 кг



Audi самый крупный в тройке – 5025 мм в длину



Volvo самый тяжелый – 2125 кг



На крыше MDX установлен немаленький спойлер



Пятая дверь Q7 выполнена обволакивающей



Узкие фонари XC90 размещены в стойках крыши

ра. Верхний, 8-дюймовый, выводит данные навигационной системы и камеры заднего вида, а управлять им можно с помощью круглого джойстика. Нижний 7-дюймовый дисплей – сенсорный, с помощью его осуществляется управление меню мультимедийной системы. Передние сиденья широкие и мягкие, но не хватает поддержки в районе поясницы. В базовом оснащении предусмотрены электропривод и подогрев, электроника регулирует и рулевую колонку. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника и подлокотник с вместительным боксом внутри.

В отделке салона Audi сочетаются кожа и полированный алюминий. Оригинальные вентиляционные дефлекторы растянута на всю переднюю панель, а у четырехспицевого рулевого колеса очень маленькая ступица. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационной системы. На центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом. Сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину, также предусмотрен их подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

Во внутренней отделке Volvo XC90 преобладают кожа и полированный алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. На ободке трехспицевого рулевого колеса в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает огромный 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Именно поэтому традиционных кнопок здесь осталось немного – всего восемь. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные. Они оснащены электроприводом, а у рулевой колонки очень широкий диапазон регулировок по высоте и вылету. Предусмотрена и функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с отделением внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

У всех трех вседорожников сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, а в Acura изменяется еще и угол наклона их спинок. Больше всего места для ног у Infiniti, его салон и самый широкий в районе плеч. А вот над головой пространство наиболее щедрое у Audi. В Q7 и XC90 на третьем ряду поместятся и взрос-

лые пассажиры, а вот в MDX он больше подойдет для детей. В семиместном исполнении объем багажника Acura равен 234 л, Audi – 295 л, а у Volvo – 314 л. В пятиместной конфигурации он увеличивается до 676, 770 и 721 л, соответственно, а в двухместной – до 1344, 2075 и 1951 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura MDX 3,5 Advance, Audi Q7 3.0 TFSI и Volvo XC90 2,0 Inscription. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, отдельным климат-контролем, навигационной системой, датчиками света и дождя, аудиосистемой, круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Acura получил вентиляцию передних сидений, обогрев руля и задних кресел. XC90 оснащен камерой заднего вида, а у MDX есть камеры кругового обзора, а еще системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. У Acura и Volvo 7 подушек безопасности, а в Audi – 6.

Для сравнения выбраны бензиновые версии с непосредственным впрыском топлива. Атмосферный двигатель Acura объемом 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Он высокооборотистый и его приходится раскручивать, а максимальные 355 Н·м крутящего момента достигаются при 4500 об/мин. По мере роста мотор становится громче. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быструю реакцию. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. MDX расходует 14,2 л/100 км в городском цикле и 7,7 л/100 км – в загородном.

Мотор Audi объемом 3,0 л дополнен механическим компрессором, а потому самый мощный в тройке – 333 л. с. при 5500 об/мин. Кроме того, он и наиболее тяговит, особенно в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 440 Н·м доступен при 2900-5300 об/мин. Автомобиль демонстрирует лучшую динамику в тройке: разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А 8-ступенчатый "автомат" работает плавно и быстро. К тому же, он обеспечивает Q7 неплохую экономичность – 9,4 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на трассе. Вседорожник у нас также можно выбрать с 2,0-литровым 252-сильным бензиновым турбомотором, и 3,0-литровым турбодизелем мощностью 272 л. с.

Под капотом Volvo – 2,0-литровый четырехцилиндровый двигатель, дополненный турбонаддувом и механическим нагнетателем одновременно. развивает приличные 320 л. с. и обладает немалым крутящим моментом в 400 Н·м при 2200 об/мин. У него спокойный характер и хорошие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. Обгон на трассе происходит легко и непринужденно. "Четверка" рабо-



На центральной панели Acura – сразу два цветных дисплея



Показания приборов Audi выведены на дисплей



Приборной панелью Volvo также служит экран



У задних сидений MDX регулируется угол наклона спинки



В Q7 больше всего места над головой



На втором ряду XC90 весьма просторно

тает тихо и плавно. С ней вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и достигает 230 км/ч. Вседорожник экономичный – 9,6 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – на шоссе. Также у нас доступен 254-сильный вариант этого мотора, 2,0-литровые турбодизели мощностью 190 и 235 л. с.

У Q7 полный привод постоянный, а у двух других вседорожников – подключаемый. Все три автомобиля рассчитаны на легкое бездорожье, а на асфальте демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. У Volvo дорожный просвет побольше, чем у соперников – 238 мм против 200 мм у двух других автомобилей. Также у него есть система помощи на крутом спуске.

Асуга весьма интересен в управлении, в первую очередь, благодаря системе изменения вектора тяги. Она борется с недостаточной поворачиваемостью и делает MDX более маневренным. Рулевое управление с электроусилителем точное, но не самое информативное. Адаптивные амортизаторы обеспечивают неплохой комфорт езды и борются при этом с кренами кузова в поворотах. Благодаря системе подавления звуковых помех (с помощью звуковых волн противоположной фазы) в салоне довольно тихо даже на больших скоростях.

Audi также получил технологию векторизации тяги, что вкупе с уменьшенной массой улучшило его поведение на извилистых дорогах. Руль с адаптивным электроусилителем отличается точностью и наполнен тяжестью, а также более информативен, чем у соперников. Подвеска достаточно упругая, что особенно заметно при езде по дорогам низкого качества. Зато вседорожник мало кренится в виражах. Курсовая устойчивость у Q7 также на высоте. Кроме того, у него лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно после 130 км/ч.

Ходовая Volvo более ориентирована на комфорт. Подвеска автомобиля плавно поглощает большинство выбоин и езда очень мягкая даже без опционной пневмоподвески. При этом крены в поворотах умеренные. Сцепление с дорогой хорошее, да и курсовая устойчивость вопросов не вызывает. Рулевое управление вседорожника точное, но при этом чересчур легкое. К тому же, немного больше обратной связи ему не помешало бы. Зато у XC90 очень качественная шумоизоляция: на больших скоростях сторонние звуки не дают о себе знать. А диаметр разворота самый маленький – 11,8 м против 12,2 м у Acura и 12,4 м – у Audi.

Volvo XC90 2,0 Inscription самый доступный в тройке – 1 787 000 гривен. Его преимуществами также является вместительный багажник. Цена Audi Q7 3,0 TFSI – 1 837 000 гривен, он привлекает динамикой. Acura MDX 3,5 Techno немногим дороже – 1 821 000 гривен, а его сильные стороны – богатое оснащение и управляемость.



Объем багажника Acura – 234-1344 л



У Audi в распоряжении от 295 л



Багажник Volvo самый большой – 314-1951 л

Технические характеристики			
Модель	Acura MDX	Audi Q7	Volvo XC90
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1988	2045	2125
Длина/ширина/высота, мм	4935/1961/1730	5052/1968/1741	4950/2008/1775
Колесная база, мм	2820	2994	2984
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685	1679/1691	1668/1671
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	200	238
Объем багажника мин/макс, л	234/1344	295/2075	314/1951
Диаметр разворота, м	12,2	12,4	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3471	2995	3498
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с механическим нагнетателем	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200	333 при 5500	320 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4500	440 при 2900-5300	400 при 2200-5400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/85	Аи-95/71
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, пружинная, типа McPherson, 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	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS HDC	ABS, EBD, DSTC, HDC
Размер шин	245/55 R19	255/60 R18	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	6,1	6,5
Максимальная скорость, км/ч	220	250	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,2	9,4	9,6
– загородный цикл	7,7	6,8	6,6
– смешанный цикл	10,1	7,7	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 821 000	1 837 000	1 788 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный С-класс



Opel Astra K

Решетка радиатора Opel Astra
похожа на улыбку



Renault Megane

Фары Renault Megane дополнены
С-образными светодиодами



Toyota Auris

В переднем бампере Toyota Auris –
широкий воздухозаборник

С-класс – самый массовый автомобильный сегмент в мире. Ежегодно в мире продают по несколько миллионов таких моделей. Довольно популярны они и в Украине. Хотя у нас традиционно больше любят седаны, хэтчбэки также пользуются спросом, особенно в больших городах. Постоянно появляются и новые модели. Несколько месяцев назад в нашей стране стартовали продажи новых Opel Astra и Renault Megane. Мы решили сравнить его с "одноклассниками" Citroen C4 и Toyota Auris.

Opel Astra K преобразился внешне и стал ярче на вид. Узкая решетка радиатора дополнена хромированной вставкой. Треугольные фары дополнены С-образными светодиодными ходовыми огнями. Большой угол наклона лобового стекла и аркообразная форма крыши делают профиль стремительным. Капот и боковины стали профилированными, а задние стойки окрашены в черный цвет (это создает эффект отделения крыши от автомобиля). Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а расширенные задние крылья подчеркнуты Г-образными фонарями.

Renault Megane четвертой генерации демонстрирует новый фирменный стиль французской марки. Хэтчбэк выглядит довольно необычно. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые поверхности. Широкая решетка радиатора напоминает по форме улыбку и украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями. Оконная линия теперь делает небольшой изгиб в районе задних дверей. Расширенные "плечи" задних крыльев Megane подчеркнуты тоненькими фонарями, растянутыми почти на всю ширину кузова. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером.

Смена поколений Toyota Auris произошла в 2012 году, а недавно он был обновлен. Хэтчбэк радикально преобразился внешне и стал похож на Toyota Prius. Теперь в дизайне господствуют грани и прямые линии. V-образная радиаторная решетка по бокам окружена узкими фарами. В бампере размещен немаленький трапециевидный воздухозаборник. У лобового стекла – большой угол наклона в то время, как задние стойки крыши практически вертикальные. На крыше установлен небольшой спойлер. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари сложной формы, а бампер выглядит довольно массивным.

Новый Opel Astra несколько крупнее своих соперников – достигает в длину 4370 мм против 4359 мм у Renault Megane и 4275 мм – у Auris. Зато у Renault и самая большая колесная база – 2669 мм тогда, как у Opel – 2662 мм, а у Toyota – 2600 мм. Однако Megane и тяжелее конкурентов – 1333 кг. Масса Astra – 1278 кг, а Auris – 1275 кг.

Салон Astra декорирован тканью и кожей, здесь немало черных лакированных накладок и вставок "под алюминий".



Opel крупнее соперников – 4370 мм



Megane тяжелее соперников – 1333 кг



Передние стойки крыши Toyota наклонены на большой угол



По краям кузова Astra установлены Г-образные фонари



Узкие фонари Renault растянуты почти на всю ширину кузова



По краям кузова Auris размещены фонари сложной формы

У компактного рулевого колеса стреловидная ступица, а его обод обшит кожей. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы с хромированными ободками и дополнены нежно-голубой подсветкой. Между ними – экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы IntelliLink. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они весьма крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла мягкие и комфортабельные. Они оснащены подогревом, как и рулевое колесо. Между ними размещен небольшой подлокотник, который немного мешает при переключении передач. Зато внутри его – приличное отделение для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла.

В салоне Renault Megane существенно улучшены материалы отделки. Здесь присутствуют алькантара и вставки "под алюминий" трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический экран, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя остались аналоговыми. На наклоненной центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы R-Link 2. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного. К ним нетрудно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине. Передние сиденья комфортабельные, а их боковая поддержка неплохая. Они также оснащены подогревом. Тонкие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с небольшим отделением для мелкой поклажи внутри.

В салоне Auris преобладает строгий стиль. Черный пластик разбавлен хромированными накладками. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель – ассиметричная, а сверху на ней находится 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch 2. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Сиденья первого ряда мягкие, но им не хватает боковой поддержки. Зато они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая. Подлокотник на центральном тоннеле Toyota прячет вместительный бокс для мелочи.

На втором ряду во всех трех автомобилях удобнее двоим пассажирам, чем трем. Больше всего места для ног у Renault и Opel, однако, него пространство над головой не слишком большое из-за ниспадающей формы крыши. В Toyota оно побольше, но коленям тесновато, особенно если спереди сидят рослые люди. Мегане обладает самым вместительным багажником – 434 л против 370 л у Astra и 360 л – у Auris. Со сложенными задними сиденьями получается 1247, 1210 и 1200 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны модели приблизительно одинаковой стоимости – Opel Astra 1,4 Enjoy Plus, Renault Megane 1,2 Intense и Toyota Auris 1,6 Style. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, парктроником, связью Bluetooth. У хэтчбэков по 6 подушек безопасности, а также системы стабилизации и контроля давления в шинах. Opel и Renault также получили круиз-контроль, датчики света и дождя. У Renault и Toyota есть и камера заднего вида.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Под капотом Astra – 1,4-литровый турбомотор, который самый мощный в – 150 л. с. У него очень задорный характер и он быстро раскручивается. При этом он обладает неплохим крутящим моментом в 245 Н·м при 2000 об/мин. Он довольно громкий на высоких оборотах, но вибрации не проявляются. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно. Динамика лучше, чем у соперников: разгон до 100 км/ч занимает 9 с, а максимальная скорость – 210 км/ч. В городском цикле Opel расходует 7,1 л/100 км, а в загородном – 4,4 л/100 км. В Украине хэтчбэк доступен со 100-сильной атмосферной версией этого мотора и 1,0-литровым 105-сильным турбодвигателем.

Под капотом Renault Megane также установлен 1,2-литровый турбомотор, но четырехцилиндровый. Он развивает 130 л. с. при 5700 об/мин. Тяги у него несколько меньше, чем у двигателя Opel. Максимальный крутящий момент достигает 205 Н·м при 2000 об/мин. Хотя мотор все равно достаточно эластичный. Renault получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, демонстрирующую очень быстрые реакции. Поэтому у него неплохая динамика, даже несмотря на большой вес. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,8 с и развивает 199 км/ч. В городе он расходует 7,0 л/100 км, а на шоссе – 5,1 л/100 км. Мегане также можно оснастить бензиновым атмосферным двигателем объемом 1,6 л (115 л. с.) и 1,5-литровым 110-сильным турбодизелем.

Toyota Auris получил 1,6-литровую атмосферную "четверку". Ее мощность самая большая в тройке – 132 л. с. при 6000 об/мин. Но крутящий момент по-



Приборы Opel помещены в отдельные колодцы



Спидометр и тахометр Мегане – цифровые



Центральная панель Toyota – ассиметричная



В Astra не слишком много места над головой



Сзади в Renault больше всего места для ног



На втором ряду Auris достаточно просторно

меньше, чем у соперников: 160 Н·м доступны при высоких 3800 об/мин. Двигатель отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Впрочем, эта трансмиссия своими немного "задумчивая". Auris разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с и достигает 190 км/ч. Да и расход топлива у него побольше: в городе расходует 7,4 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. Модель также доступна с 1,3-литровым 100-сильным мотором и гибридной силовой установкой суммарной мощностью 136 л. с.

Astra также стал интереснее в управлении. Его руль сделали точнее, улучшена и обратная связь с околонулевой зоной. А при нажатии кнопки Sport он еще и становится острее. Технология изменения вектора тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска хэтчбэка более упругая, чем у соперников, что ощутимо на дорогах с выбоинами. К тому же, у него 17-дюймовая низкопрофильная резина. Зато крены кузова в виражах заметно уменьшены. Также немного улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автострате внутри тише.

Megane – наиболее мягкий и комфортабельный среди трех хэтчбэков. Его подвеска плавно поглощает даже серьезные неровности, способствует этому и высокопрофильная резина. Руль Renault моно без проблем вращать несколькими пальцами, но информативность у него не лучшая. Однако, автомобиль нередко демонстрирует недостаточную поворачиваемость и довольно сильно кренится в виражах. При езде по автострате курсовая устойчивость на высоте, но вместе с тем в салоне ощутимо слышны ветер и шины. Тормоза хэтчбэка обеспечивают неплохое замедление, однако ход педали слишком длинный.

Auris также на первое место ставит комфорт. Мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей, но вместе с тем автомобиль ощутимо кренится в виражах. Руль Toyota очень легкий и далеко не самый информативный. Зато хэтчбэк неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота у него – 10,4 м тогда, как у Renault – 10,5 м, а у Opel – 11,0 м. Да и сцепление с дорогой отличное. Шумоизоляция пассажирского отсека очень хорошая, а потому при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, разве что аэродинамические шумы иногда дают о себе знать.

Новый Renault Megane 1,2 Intense самый доступный из трех хэтчбэков – 588 тыс. гривен. При этом у него наиболее богатое оснащение и вместительный багажник. Toyota Auris 1,6 Active лишь немногим дороже – 590 тыс. гривен. Его преимущество – маневренность. Цена Opel Astra 1,4 Enjoy Plus – 634 тыс. гривен, но зато он привлекает хорошей динамикой.



Объем багажника Astra – 370 л

Багажник Megane самый большой – 434 л

У Toyota в распоряжении 360 л

Технические характеристики			
Модель	Opel Astra	Renault Megane	Toyota Auris
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1278/1820	1333/1834	1275/1830
Длина/ширина/высота, мм	4370/1809/1485	4359/1814/1447	4275/1760/1460
Колесная база, мм	2662	2669	2600
Колея передняя/задняя, мм	1548/1565	1591/1586	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	145	140
Объем багажника мин/макс, л	370/1210	434/1247	360/1200
Диаметр разворота, м	11,0	10,5	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1399	1598	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
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	130 при 5700	132 при 6000
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	245 при 2000-3500	205 при 2000	160 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Аи-95/47	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
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		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/45 R17	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	10,8	11,1
Максимальная скорость, км/ч	210	199	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,1	7,0	7,4
– загородный цикл	4,4	5,1	4,8
– смешанный цикл	5,4	5,8	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	634 000	588 000	590 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Дорогой С-класс



Audi A3 Sportback

Стреловидные фары Audi A3 Sportback дополнены светодиодами



Infiniti Q30

Широкая решетка радиатора и узкие светодиодные фары – черты Infiniti Q30



Volvo V40

Продолговатые фары Volvo V40 растянуты на крылья

Автомобильный С-класс возник, как бюджетный сегмент. Стоявшие у его истоков модели вроде Volkswagen Golf или Toyota Corolla были небольшими, доступными и экономичными. Но в последние годы вырос спрос на более дорогие и богато оснащенные компактные модели. Именно поэтому в С-классе появился своеобразный премиум-сегмент. Среди его представителей – Audi A3 Sportback, Infiniti Q30 и Volvo V40, о которых и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Третье поколение Audi A3 представили в 2012 году, а недавно модель обновили. Автомобиль сохраняет фирменный стиль Audi, а пятидверная версия Sportback своим силуэтом напоминает универсал. Раскосые фары дополнены выразительными стреловидными светодиодными лампами дневного света. Знакомо выглядит трапециевидная решетка радиатора. Боковины автомобиля профилированы, а колесные арки – слегка выпуклые. На крыше установлены рейлинги для багажника. Пятая дверь сверху прикрыта заостренным спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые трапециевидные фонари.

Новый Infiniti Q30 создан на платформе Mercedes-Benz A-Class, хотя с виду родство незаметно. Хэтчбэк привлекает элегантными плавными обводами кузова. У него выпуклый капот, выраженные мускулистые передние крылья и элегантные волнообразные линии на боковинах. Фирменная четырехугольная решетка радиатора обрамлена хромом и образует небольшие "брови" над раскосыми фарами. Колесные арки дополнены черными лакированными накладками. Оконная линия довольно высокая, а задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом. Заднее стекло прикрыто спойлером.

Volvo V40 также пережил небольшую революцию, ведь ранее он был универсалом, а теперь стал хэтчбэком. В его внешнем виде преобладают элегантные плавные линии. Передняя часть слегка заострена, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Фирменная радиаторная решетка перечеркнута балкой с логотипом марки. Капот выпуклый, а продолговатые фары растянуты на крылья. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты L-образными светодиодными фонарями в стойках крыши. Пятая дверь – практически полностью прозрачная.

Infiniti Q30 немного крупнее своих соперников – достигает 4425 мм в длину против 4310 мм у A3 Sportback и 4369 мм у Volvo V40. У него же наибольшая колесная база – 2700 мм тогда, как у Volvo она равна 2647 мм, а у Audi – 2636 мм. Зато A3 легче конкурентов: он весит 1415 кг, V40 – 1546 кг, а Q30 – 1564 кг.

Внутри A3 Sportback преобладает лаконичный стиль. Пластик в салоне разбавлен многочисленными хромированными накладками, а вентиляционные дефлекторы напоминают по дизайну турбины. Трех-



Audi легче соперников – 1415 кг



Infiniti крупнее конкурентов- 4425 мм



Volvo отличается элегантным дизайном



Заднее стекло A3 Sportback прикрыто спойлером



Расширенные плечи Q30 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Пятая дверь V40 – практически полностью прозрачная

спицевое рулевое колесо обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает цветной дисплей бортового компьютера. Справа от него – спидометр с указателем остатка топлива внутри, а слева – тахометр с датчиком температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля с яркочерной подсветкой тесно сгруппированы, но их немного, а потому привыкнуть к ним несложно. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние кресла немного упругие, но зато хорошо удерживают спину. Отсутствие "ручника" (стояночный тормоз – электромеханический) освободило место для сдвижного подлокотника с боксом.

Салон Infiniti Q30 декорирован кожей и алькантарой. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Вертикальная центральная консоль повернута к водителю. Она весьма компактная, но кнопок на ней много. К тому же, они мелкие и тесно сгруппированы, то есть привыкание к ним может занять некоторое время. Сверху установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню также возможна с помощью круглого джойстика, расположенного возле компактного селектора трансмиссии. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс.

В салоне V40 господствует сдержанный шведский дизайн. Пластик сочетается с тоненькими хромированными молдингами. На ободе рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов – виртуальная, то есть показания выведены на экран. По центру изображен аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри, а по бокам – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Можно изменять и цвет подсветки. Центральная панель выполнена тонкой, а за ней предусмотрено отделение для поклажи. Сверху на ней – 5-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы. Некоторые переключатели на несколько мелковаты, что осложняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка оснащена регулировками по высоте и глубине. Передние сиденья немного уп-

ругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Также они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке ее ограничивают толстые задние стойки.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Audi; Volvo не слишком ему уступает, а вот в Infiniti оно гораздо меньше. У Q30 больше места над головой, чем A3 Sportback и, особенно, чем у V40. Зато задние сиденья Volvo оснащены подогревом. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника Q30у больше, чем у соперников: он равен 430 л, у A3 Sportback – 380 л, а у V40 – 335 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1220 и 1032 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A3 Sportback 2,0 TFSI Quattro, Infiniti Q30 2,0 GT и Volvo V40 2,0 Inscription. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-проигрывателем, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, 7 подушками безопасности и системой стабилизации. У A3 Sportback и Q30 есть еще и парктроник.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбомоторами объемом 2,0 л. Двигатель Audi развивает 190 л. с. при невысоких 4200 об/мин. Он бодрый и очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальные 320 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1500 об/мин. Но после 4000 об/мин мотор менее способен и становится достаточно громким. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Поэтому хетчбэк демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 6,7 с и развивает 245 км/ч. А расход топлива довольно умеренный – 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном. В Украине также можно выбрать турбомоторы объемом 1,0 л (116 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.).

Турбомотор Infiniti самый мощный, ведь с 2,0 л рабочего объема сняли 211 л. с. Он работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на "низах". Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Q30 также получил трансмиссию с двумя сцеплениями, но работает она не столь быстро, как в Audi. Поэтому и динамика автомобиля немного хуже – 7,3 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. На нашем рынке также доступен 1,6-литровый 156-сильный турбомотор.

"Четверка" V40 развивает 190 л. с. при 4700 об/мин. Крутящий момент несколько меньше, чем у соперников – 300 Н·м. Однако доступен он уже с 1300 об/мин и



Центральная панель Audi повернута к водителю



Салон Infiniti декорирован кожей



Показания приборов Volvo выведены на экран



На втором ряду A3 Sportback больше всего места для ног



У Q30 самое большое пространство над головой



Сиденья второго ряда V40 оснащены подогревом

вплоть до 4000 об/мин, так что приличная тяга доступна в широком диапазоне оборотов. Двигатель очень эластичный и работает тихо. Volvo способен разогнаться до 100 км/ч за 6,9 с и развить 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и способствует хорошей экономичности. В городском цикле хэтчбек расходует 7,2 л/100 км, а в загородном – 4,6 л/100 км. Есть и версия с меньшим "аппетитом", оснащенная 2,0-литровым 150-сильным турбодвигателем.

У всех трех хэтчбеков полный привод – подключаемый. Преимущество Infiniti – высокий (172 мм) дорожный просвет.

В Audi сбалансированы комфорт и управляемость. Рулевое управление точное и наполненное тяжестью, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска весьма упругая даже с 16-дюймовыми дисками, что особенно ощутимо на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в виражах мало ощутимы. У хэтчбека отличная шумоизоляция, что сразу заметно при езде по автомагистрали со скоростью 120-130 км/ч.

Q30 более ориентирован на комфорт, поэтому его мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает большинство выбоин. При этом высокий хэтчбек не слишком кренится в поворотах. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой, хотя и переднеприводные версии в этом плане не вызывают вопросов. Однако нередко дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и становится тяжелее по мере роста скорости, но информативным его нельзя назвать. На больших скоростях слышны шумы ветра и шин, но с ними неплохо борется опциональная система активного подавления звуковых помех.

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

Volvo V40 2,0 Inscription самый доступный в тройке – 846 тыс. гривен, он также привлекает экономичностью. Цена Audi A3 Sportback 2,0 TFSI Quattro – 882 тыс. гривен, его сильная сторона – динамика. Цена Infiniti Q30 2,0 GT – 945 тыс. гривен, его преимущества – богатое оснащение и вместительный багажник.



У Audi в распоряжении – 380 л



Багажник Infiniti самый вместительный – 430 л



Объем багажника Volvo – 335 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A3	Infiniti Q30	Volvo V40
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1415	1564	1546
Длина/ширина/высота, мм	4310/1785/1425	4425/1805/1495	4369/1802/1445
Колесная база, мм	2636	2700	2647
Колея передняя/задняя, мм	1535/1506	1572/1573	1548/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	172	132
Объем багажника мин/макс, л	380/1220	430/1157	335/1032
Диаметр разворота, м	11,0	11,4	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1991	1969
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4200	211 при 5500	190 при 4700
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	320 при 1500	350 при 1200	300 при 1300-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/56	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	235/50 R18	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	7,3	6,9
Максимальная скорость, км/ч	245	230	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,2	8,9	7,2
– загородный цикл	4,8	5,7	4,6
– смешанный цикл	5,7	6,9	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	882 000	945 000	846 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактные вседорожники для города и не только



Jeep Renegade

Зубастая решетка радиатора и круглые фары – черты Jeep Renegade



Opel Mokka

Радиаторная решетка Opel Mokka напоминает улыбку



Skoda Yeti

Широкая радиаторная решетка Skoda Yeti сочетается с крупными фарами

С каждым годом в огромном и многоликом сегменте вседорожников все популярнее становятся компактные бюджетные модели. Как правило, их используют городские жители, ведь эти автомобили маневренные и не занимают много места на парковке. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. Недавно на нашем рынке произошло пополнение в этом сегменте – показан новый Jeep Renegade. Мы решили выяснить, как проявит он себя против хорошо знакомых Opel Mokka и Skoda Yeti

Новый Jeep Renegade выделяется на фоне соперников благодаря выраженному вседорожному дизайну и двухобъемному профилю. У него малые углы наклона стоек крыши и выраженные расширенные колесные арки. Передняя часть выдержана в традиционном стиле Jeep: фирменная "зубастая" решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Оригинальные квадратные фонари дополнены X-образным узором – как на канистрах для топлива.

Opel Mokka известен с 2012 года. В его внешнем виде преобладают плавные линии. Решетка радиатора напоминает улыбку и дополнена широким хромированным молдингом, а по бокам размещены крупные каплевидные фары. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Оконная линия вседорожника клиновидная, а крылья раздуты. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло панорамное, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие изогнутые фонари растянуты на "плечи" задних крыльев.

Skoda Yeti – старожил в этой тройке: он появился в 2009 году, но два года назад прошел обновление. Он отличается классическим для вседорожников силуэтом с малым углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Крупные прямоугольные фары сочетаются с фирменной "зубастой" решеткой радиатора. Спереди и сзади днище защищено металлическими пластинами, предусмотрены и пластиковые накладки на бамперах и порогах. Заднее стекло кажется панорамным так, как стойки черные. По краям кузова установлены компактные фонари.

Opel самый крупный в тройке – достигает 4278 мм в длину против 4236 мм у Jeep и 4223 мм – у Skoda. А вот самая большая колесная база у Yeti – 2578 мм тогда, как у Renegade – 2570 мм, а у Mokka – 2555 мм. Американский автомобиль весит 1395 кг немецкий – 1340 кг, а чешский – 1555 кг.

Внутренняя отделка разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободке в



Jeep выше соперников – 1697 мм



Opel привлекает стремительным клиновидным профилем



Skoda тяжелее соперников – 1555 кг



Фонари Renegade напоминают топливные канистры



Фонари Mokka растянуты на крылья



Задние стойки Yeti вертикальные

районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 ("с 1941 года"). Ниже установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом.

Пластик в салоне Opel несколько лучше, чем у соперников. Внутри заметно достаточно много хромированных накладок. Передняя панель выполнена обволакивающей. Обод трехспицевого рулевого колеса декорирован кожей, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов Mokka украшены хромированными ободками, а их подсветка – ярко-красная. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. На наклоненной центральной панели достаточно много кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля, что затрудняет пользование ими на ощупь. Перчаточных ящиков у вседорожника сразу два. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья мягкие, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. Они оснащены подогревом, как и рулевое колесо. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность при парковке.

В салоне Yeti господствует строгий и лаконичный стиль с обилием горизонтальных линий. Декорирован он тканью и пластиком, хотя рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру находится экран бортового компьютера. Клавиши на центральной панели большие и рационально упорядочены, поэтому очень удобные даже при пользовании ими на ощупь. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, достаточно широкий диапазон регулировок и у кресла водителя. Передние сиденья несколько упругие, но зато боковая поддержка у них на высоте. У Skoda большой "бардачок", несколько отделений в центральной консоли и выдвижной ящик под пассажирским сиденьем. Посадка за рулем высокая, а обзорность хорошая во всех направлениях.

На втором ряду просторнее всего в Yeti, места здесь больше, чем у соперников. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяе-

мым углом наклона спинок. В Renegade задние пассажиры почувствуют недостаток пространства для ног. Кроме того, в Jeep и Opel салон не такой широкий в районе плеч, а потому троем взрослым сидеть тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 356 л – у Mokka и 351 л – у Renegade. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 785 и 1297 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Jeep Renegade 1,4 Limited Opel Mokka 1,8 Innovation, Skoda Yeti 1,8 TSI Elegance. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Mokka и Renegade также оснащены круиз-контролем, парктроником, датчиками света и дождя, камерой заднего вида. У "американца" 6 подушек безопасности тогда, как у "немца" – 4, а у "чеха" – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Jeep Renegade объемом 1,4 л дополнен турбонаддувом и развивает 140 л.с. при 5000 об/мин. "Четверка" отличается резвым характером и быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальные 230 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия быстрой реакцией и работает плавно. Отчасти благодаря ей Jeep демонстрирует хорошую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и достигает 194 км/ч. Расход топлива у него самый маленький в тройке: 7,6 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном.

Двигатель Mokka – атмосферный, поэтому при объеме в 1,8 л, а он выдает 140 л.с. при 6200 об/мин. Мотор лучше проявляет себя в на высокизх оборотах, ведь пиковые 178 Н·м крутящего момента достигаются только при 3800 об/мин. Мотор отличается тишиной и плавностью работы. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость – 180 км/ч. Однако, и "аппетит" мотора в городе побольше – 10,7 л/100 км. На шоссе он составляет 6,3 л/100 км. Для всескоростного у нас также доступны 1,4-литровый бензиновый турбомотор мощностью 140 л.с. и 1,7-литровый 130-сильный турбодизель.

Skoda укомплектован двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме в 1,8 л он развивает 152 л.с. при 4500 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Поэтому мотор очень эластичный, а еще отлича-



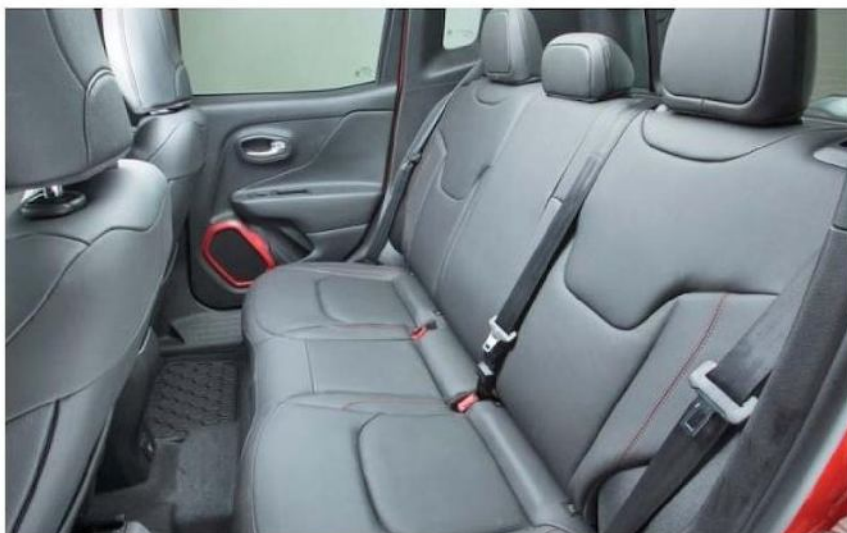
Выпуклая центральная панель Jeep сверху украшена надписью Since 1941



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Циферблаты приборов Skoda помещены в отдельные колодцы



В Renegade очень щедрое пространство над головой



Салон Mokka не слишком широкий в районе плеч



Задние сиденья Yeti оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинки

ется тишиной и плавностью работы. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается очень быстрыми переключениями передач, хотя на малых скоростях порой ощутимы толчки. Поэтому динамика лучше, чем у соперников: 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,6 л/100 км, а на шоссе – 6,8 л/100 км. Yeti также можно выбрать с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым турбомотором или 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Jeep выгодно отличается на фоне соперников благодаря увеличенному клиренсу и лучшей проходимости. Хотя и у Skoda, например, есть специальный вседорожный режим системы стабилизации. Yeti и Renegade получили технологию помощи на крутом спуске.

На асфальте вседорожник также неплохо себя проявляет и настроен на комфорт. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда, длинноходная подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Курсовая устойчивость высокого вседорожника не вызывает вопросов. Однако, на больших скоростях дают о себе знать аэродинамические шумы.

Opel демонстрирует уверенную управляемость не слишком кренится в поворотах. Его подвеска довольно-таки жесткая, несмотря на 16-дюймовую резину (у Yeti, например, колеса 17-дюймовые). Поэтому на дорогах плохого качества комфорт езды страдает. Руль Mokka довольно точный и при этом остается легким, однако немного больше информативности ему не помешало бы. Вседорожник уверенно держит траекторию да и сцепление с дорогой у него на высоте. При езде по шоссе со скоростью 120 км/ч в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Yeti – своего рода компромиссный вариант, сочетающий уверенную управляемость и неплохой комфорт. Энергоемкая подвеска плавно поглощает выбоины, хотя слишком мягким Skoda не назовешь. При этом нежелательные движения кузова редко проявляются. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Да и маневренность на высоте: диаметр разворота у вседорожника составляет 10,2 м против 10,8 м у Jeep и 10,9 м – у Opel. Также следует отметить очень хорошую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри тихо.

Opel Mokka 1,8 Innovation самый доступный в тройке – 672 500 гривен, его преимуществом является также богатое оснащение. Skoda Yeti 1,8 TSI Elegance подороже – 688 тыс. гривен, но зато у него просторный салон и хорошая динамика. Цена Jeep Renegade 1,4 Limited – 740 тыс. гривен, он привлекает экономичностью и вседорожными качествами.



Объем багажника Jeep – 351 л

У Opel в распоряжении – 356 л

**Багажник Skoda самый
большой – 410-510 л**

Технические характеристики			
Модель	Jeep Renegade	Opel Mokka	Skoda Yeti
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1865	1340/1844	1555/2085
Длина/ширина/высота, мм	4236/1806/1697	4278/1777/1658	4223/1793/1691
Колесная база, мм	2570	2555	2578
Колея передняя/задняя, мм	1547/1540	1540/1540	1541/1537
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	190	180
Объем багажника мин/макс, л	351/1297	356/785	410/1760
Диаметр разворота, м	10,8	10,9	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1796	1798
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	140 при 5500	140 при 6200	152 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	178 при 3800	250 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/53	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/70 R16	215/55 R60	225/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,3	11,5	8,6
Максимальная скорость, км/ч	194	180	220
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,6	10,7	10,6
– загородный цикл	5,1	6,3	6,8
– смешанный цикл	6,0	7,9	8,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	740 000	672 000	688 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



Ford V8:

**прародитель мощных
"американцев"**

Традиционные американские спортивные автомобили немыслимы без большого V8 под капотом. Именно с мощными моторами большого объема на недорогих моделях ассоциируется автомобильная Америка. Толчок развитию доступных V-образных "восьмерок" дала компания Ford своей знаменитой моделью, которую так и назвала – V8.

История Ford V8 началась в сложный период Великой депрессии. Конечно, в кризис продажи автомобилей резко упали, и конкуренция внутри "Большой тройки" (Ford, General Motors, Chrysler) усилилась, ведь за клиента нужно было бороться. Особенно заядлым было соперничество двух самых массовых американских марок – Ford и Chevrolet. В Chevrolet к тому времени подготовили шестичилиндровые модели Master и DeLuxe, а Ford все продолжал выпуск четырехцилиндровой Model A – наследника легендарного Ford T. И тогда в начале 1930 года у Генри Форда родилась очередная гениальная идея – построить доступную модель с восьмицилиндровым мотором. В то время "восьмерками" были оснащены лишь дорогие и роскошные автомобили вроде Cadillac, Packard и Mercedes-Benz.

Первый прототип нового V8 подготовили в мае 1930 года. Однако, он оказался нежизнеспособным и сгорел во время первого же теста. Виной тому стала специфическая конструкция, в которой отсутствовал топливный насос (его функцию выполнял маховик). Тогда инженеры Арнот Сот и Лоуренс Шелдрик разработали новую "восьмерку" более традиционного дизайна. Нижнеклапанный 3,6-литровый двигатель с головкой блока цилиндров из алюминиевых сплавов развивал 65 л. с. и обладал приличным крутящим моментом на "низах" – 175 Н·м при 1250 об/мин. Мотор был готов к 1931 году, но затем на



Ford V8 Model 48 Tudor Sedan
1936 года



Ford V8 Model 18 Roadster
1932 года



Ford V8 Fordour Sedan, 1939 год



Ford V8 Coupe 1946 года



Ford V8 Coupe 1940 года



Ford V8 1942 года



Ford Model 40 Special Speedster 1934 года создан для сына Генри Форда, Эдсела



3,6-литровый V8 — первый массовый двигатель такого типа в мире



Кабриолет Ford V8 1939 года



Купе Ford V8, 1935 год



Лимузин Ford V8 использовал Чарли Чаплин

протяжении девяти месяцев его тщательно испытывали.

Премьера новой линейки Ford состоялась в феврале 1932 года. Все модели порадовали новым прогрессивным дизайном от стилиста Юджина Грегори. Изюминкой экспозиции стал флагманский Ford Model 18. Внешне он почти не отличался от доступного Model B, но был оснащен не "четверкой", а тем самым новым V8. С 3-цилиндровой механической трансмиссией он разогнался до 120 км/ч — хорошей скорости по тем временам. Расход топлива составил 15 л/100 км — немногим больше, чем у Ford T.

Ford Model 18 был несколько богаче оснащен — его салон декорировали натуральной кожей. Всего предлагали 14 различных кузовов, среди которых были двухдверный и четырехдверный седаны, универсал, купе, кабриолет, фазтон, пикап и даже развозной фургон.

Поначалу продажи Model 18 шли медленно, но постепенно автолюбители стали все больше обращать внимание на Ford с V8. Ведь никогда еще скоростной автомобиль не был столь доступным: цена модели составляла 460-650 долларов, в зависимости от кузовной версии (12 000 — 16 000 долларов по современному курсу). Для сравнения, Buick аналогичной мощности стоил вдвое дороже, а европейские Bugatti или Alfa Romeo с "восьмерками" обошлись бы в 3000-4000 долларов. За первый год продали 210 тыс. Model 18. Интересно, что мощность V8 оценили как полицейские, так и гангстеры.

Инженеры Ford решили не почивать на лаврах и уже в 1933 году модернизировали своего флагмана. Мощность двигателя

подняли до 75 л. с., а колесную базу увеличили с 2692 до 2845 мм. Новинка получила обозначение Model 40. С 1934 года "восьмерка" Ford развивала уже 85 л. с. и 195 Н·м благодаря двухкамерному карбюратору, а максимальная скорость выросла до 140 км/ч. Количество выпущенных машин превысило полмиллиона.

Успех V8 был настолько большим, что в 1935 году Генри Форд принял смелое решение полностью отказаться от четырехцилиндровых моторов. А семейство Ford V8 снова обновили: новый Model 48 выглядел стремительнее, а в списке доступных опций был редкий в то время радиоприемник.

Очередная модернизация Ford состоялась в 1937 году. Внешние изменения снова поручили Юджину Грегори. Автомобили стали более обтекаемыми, а в их дизайне стали преобладать плавные раздутые формы. Наряду со стандартной 85-сильной версией предложили и дешевый экономичный вариант с 2,2-литровым 60-сильным V8. Покупатели положительно оценили нововведения и за год продали почти миллион Ford V8.

Ford 1941 года были свежее внешне – менее выраженными крыльями и без подножек. Автомобили заметно увеличились в размерах – их длина достигла 5 м. В списке опций появились обогрев стекла и электропривод мягкой крыши (у кабриолета). Мощность 3,6-литрового двигателя подняли до 90 л. с. Однако, в производстве модель находилась недолго – со вступлением США во Вторую мировую войну выпуск всех легковых автомобилей



Модель 1934 года получила улучшенный 85-сильный мотор



Модель 1937 года стала более обтекаемой



Первый Ford с V8 – седан Model 18 1932 года



Пикап Ford V8 1932 года



Универсал Ford V8 Model 40 Station Wagon 1933 года



Пикап Ford V8 1935 года



Последний классический Ford V8, 1948 год



Салон декорирован натуральной кожей

был свернут. Заводские цеха Ford быстро перепрофилировали под сборку авиадвигателей и бомбардировщиков, а также знаменитых вседорожников Willys.

Впрочем, в июле 1945 года Ford V8 вернулся в автосалоны. Довоенная модель оказалась настолько хорошей, что за четыре года не успела устареть и пошла в производство практически без изменений. Несколько позже предложили усовершенствованную 3,9-литровую 100-сильную "восьмерку". Ford V8 собирали вплоть до 1949 года и за 17 лет выпустили почти 7,5 миллиона этих автомобилей.

Однако, даже после прекращения производства автомобиль оставался весьма популярным. Особенно полюбила его молодежь, у которой не было денег на новый Ford Thunderbird или Chevrolet Corvette. На базе Ford V8 создали сотни так называемых "хот родов" – автомобилей, доработанных своими силами ради улучшения динамических показателей. Двигатель был чрезвычайно надежным легко поддавался форсировке: его мощность можно было увеличить до 120-140 л. с.

Мало кто знает, что на шасси Ford V8 создавали и эксклюзивные модели. Например, кузовное ателье Brewster спроектировало лимузин для Чарли Чаплина. А для сына Генри Форда, Эдсела, создали эксклюзивный спортивный кабриолет Model 40 Special Speedster со 120-сильным вариантом V8.

Ford V8 – первая доступная спортивная модель в США. Именно он ввел моду на двигатели V8 и стал прародителем так называемых muscle cars. Даже сейчас этот автомобиль считается культовым, а некоторые эксклюзивные "хот роды" могут стоить до полумиллиона долларов.



«Хот род» на базе Ford V8



Фаэтон Ford V8 1934 года



Фургон Ford V8 1936 года



Ford V8 Model 81 Coupe 1938 года