

№9
(293)
сентябрь
2020

АВТО Проама

ЮБИЛЕЙНЫЙ ВЫПУСК

ТЕСТ-ДЕБЮТ: PORSCHE TAYCAN
ЭКСПРЕСС-ТЕСТ: MITSUBISHI ASX
ВЫСШАЯ ЛИГА: ЛЕВ ЛЕЩЕНКО
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ:
AUDI A8 И LEXUS LS
ПОЛИГОН: LAMBORGHINI URUS

25
лет
на
рынке



Аудиоверсия



Все материалы
в авторском
исполнении



16+

SUBARU FORESTER



А У НАС – ЮБИЛЕЙ!

Вы держите номер, посвященный 25-летию «Автопанорамы». Да, наш журнал появился четверть века назад – как раз в середине 90-х. В масштабной истории кризиса был небольшой период, а вот до меркав рынка, особенно в развивающейся экономике России, – срок весьма солидный. Например, в то время в нашей стране еще практически не существовало ни представительств мировых автопроизводителей, ни дилеров, ни импортеров, и официальная статистика продаж, к которой все давно привыкли, тоже не велась – она появилась куда позже, уже в нулевые.

Журнал рос и развивался вместе с рынком – год от года становился толще, красочнее, интереснее. И профессиональнее – в редакцию анализали новые средства, с энтузиазмом брались за дело: они готовили статьи и репортажи о таких вещах, которые прежде в нашей жизни и в сознании не было; придумывали новые форматы верстки, фотосъемки; учились грамотно размещать рекламу и разговаривать с боссами крупнейших корпораций. О том, насколько качественно и стабильным был (да и остается) состав «Автопанорамы», лучше всего говорит то, что за четверть века в штат ее сотрудников ходили всего 11 журналистов, 11 из которых (каждый четвертый) впоследствии стали главными редакторами самых разных СМИ, в том числе и не автомобильных.

Традиции мы чтим. Вот и сейчас среди наших постоянных авторов (чего уж скромничать) многие из представителей элиты отечественной автомобильной (и не только) журналистики. Один из номеров в номере ведут специализированные рубрики, другие поднимают злободневные проблемы в авторских колонках, третья минут для журналиста или иные тематические материалы – интервью, тест-драйвы, репортажи, аналитика. Переходящие страницы, вы в этом выпуске найдете целый ряд в этом необычных, но однозначно ярких, интересных, «вкусных» публикаций, подготовленных этими людьми (пользуйтесь случаем, вы можете сказать огромное спасибо вам, друзья!).

Но, помня о наследии, мы четко понимаем, что нельзя жить прошлым, невозможно двигаться вперед, будучи отягощенным старым багажом, – необходимо создавать продукт современный, по-настоящему интересный, дающий читателю возможность узнать нечто новое и вместе с тем отдохнуть, расслабиться. А поэтому стратегия нынешней «Автопанорамы» базируется на четырех ключевых ценностях: **уникальности, объективности, объективности и многозадачности.** Однако это не догмы – на практике они в той или иной мере между собой пересекаются, дополняют и усиливают друг друга.

Так, уникальность подразумевает, что целый ряд элементов нашего издания характеризуется словами «только в «Автопанораме» (когда речь идет о ежемесячных журналах автомобильного сегмента, а иногда и в более широком смысле). Экспертиза обеспечивает тот эксклюзивный путь авторов, о которых я уже говорил выше, как, впрочем, и совместные проекты-рубрики с рядом других СМИ. Это в большей мере является залогом и другого принципа – **объективности**, поскольку независимые журналисты и издания более всего ценят свою репутацию. Наконец, многозадачность нашего журнала определяется его слоганом – «Панорамный взгляд на авто». Эта ценность служит расширению читательской аудитории, наряду с автомобилями интересующейся бизнесом, технологиями, гаджетами, спортом, путешествиями, историей и культурой, кухней.

Все это вы найдете и в нынешнем – юбилейном – номере издания (в том числе в его газетной версии). Более того, он стал той отправной точкой, с которой «Автопанорама» выходит на очередной уровень своей эволюции. Тут и целый пакет совершенно новых рубрик, и «рестайлинг» уже пользовавшихся читателями разделов, и дебюты журналистов, и удивная, включающая свыше трех десятков текстов, аудиоверсия журнала, созданные как самими авторами, так и с помощью профессионалов звукозаписи...

Хоть немного заинтриговал? Ну а сейчас. Если так, то присоединитесь – в свои 25 мы полны драйва!

Главный редактор
Андрей Бессонов



Аудиоверсия

Учредитель
ООО «ИТ-АВТОПАНОРАМА»
Олег Николаевич Васильев

Главный редактор
Андрей Бессонов **Бессонов**
Вице-главный редактор
Наталья Трубина
Соборители
Дмитрий Зайков, Василий Сергеев
Водный корреспондент
Денис Дружинин
Водная рубрика «Легенды владения»
Евгений Мотыгин
Водная рубрика «Взгляд сзади»
Сергей Соколов
Водная рубрика «Дорожные истории»
Кристина Шаламова
Водная рубрика «Колеса в движении»
Людмила Петрова
Водная рубрика «Панорама спорта»
Александр Мельников
Фотографии: Кирилл Калашин, Вячеслав Крылов, Евгений Корнев
Корректоры-сборщики
Ирина Валерия В.М.
На дизайн работали: Александр Давыдов, Александр Баранов, Александр Епанов, Илья Вельяминов, Алексей Грамматович, Александр Заволоков, Сергей Карпович, Игорь Марконишин, Анна Николаевна, Федор Семичев, Виктор Селезнев, Юрий Урманов, Николай Урманов, Илья Фомин, Игорь Черныш, Анна Чубина, Алексей Чуров, Наталья Шакина, Редактор-корректор Елена Павлова, Мария Савинова
Администратор Елена Кошуркина

Для рекламных агентств
Тел.: (855) 665-2293
Татьяна Курочкина
Мария Киселева
Звоните по рекламе
Мария Галкина
Тел.: (855) 665-2189
Рекламная служба
Александр Гурьев, Екатерина Галкина, Александр Киселева
Сайт интернет-рекламы
Людмила Павлова
lady375@yandex.ru
Общественный консультант
Юрий Гавриков
Информационный партнер
портала MotorRussia – «ИТ-ИТ Авто-журналы: «Драйв», «Драйв», «Мотор» и «Моторист»
Киевский журнал является с 1995 г. зарегистрирован в Федеральном суде по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Свидетельство ПИ № ФУ77-01006
от 29 мая 2013 г.
Росстат: 39713. Москва, ст. Люблинская, д. 11
Тел.: (495) 965-7300, 965-7349

Почтовый индекс
Каталог «Почта России» – 13820
Удостоверен индексом в отделе связи «Почта России»

По вопросам рекламы и распространения издания обращайтесь по тел. (495) 665-2189

Адрес для писем
info@autopanorama.ru
Открытое в ООО «Первый профессиональный издатель» Россия, 125498, Московская обл., Красногорский р-н, д/п «Красногорск-Б», Платовское ш., д.44 по Почтамтам в месяц 21.08.2013 г. Тираж 178 000 экз., цена свободная Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов





18

6
АВТОМОБИЛЬ С СЕРДЦЕМ
 Верный движку
 Subaru Forester

8
ТОЧКА ЗРЕНИЯ
 Когда не круто на машине
 Для чего родители должны перестать возить
 детей в школу

12
НОВОСТИ

18
ТЕСТ-ДРАЙВ
 Почему Porsche Taycan стал дважды героем

24
ЭКСПЕРИМЕНТ
 Mitsubishi ASX, сумасшедший трансактор
 и выробей самоуправляема

МНЕНИЕ
27
 Хорошо ли быть тупым
 Об организации дорожного движения в России

29
Подписка на... работу?
 Что за страсти, отчаянность
 от приобретения автомобиля в собственность

30
СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ
 На кроуток
 На рыбалку всей семьей на Skoda Karoq

34
ФАКТЫ
Размер имеет значение
 Как наладить отношения между водителями
 легковушек и большегрузов

36
ЭКСПЕРИМЕНТ
 С высоты положения
 Поездка в Папе на KIA Sportage



24



36



40

ВЫСШАЯ ЛИГА

Притяжение легковых
Дев. Левакина о качестве старых
и современных машин, совпадении исполнения
с первыми лицами страны и поиске загадочной
для своих машин

44

ДОРОГИ РОССИИ

Живода путешествий
На Mitsubishi Outlander Black Edition
по Рязанской области

46

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ

Audi A8 и Lexus LS: кто в доме хозяин?

60

ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ МНЕНИЕ

Как пользоваться наследием «Бурана»
Самостоятельный проект журналов
«Автоторама» и «Эксперт»

62

ПУТЕШЕСТВИЕ**К морю!**

В Крым на кроссовере Chery Tiggo 4

66

ЛЕГЕНДЫ РЫНКА

Культура в кузове – розы
Самые популярные модели
автомобилей «эпохи 90-х»

ДОЛМОН

82

Первый парень на деревне:
Renault Logan Stepway стал таковым
в хорошем смысле

88

Lamborghini Urus демонстрирует,
что иногда все дозволено – быку

КРУММ-КОНТРОЛЬ

94

Джентльмен Bentley Continental GT V8
на правильном питании

96

Если бы я еще раз покупал Renault Arkana

98



98
ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД
Новая мелодия для Hyundai Creta

100
ВАШИ ПРАВА

Спросите у юриста
Ответы на вопросы читателей,
связанные с автомобилестроением

100
ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

Скандинавский пикап
Всё об автопроизводителе «зеленого» сегмента

104
МЕДИЦИНСКАЯ

Армия для Луны
Успешный проект аэрокосмической
«Миниавтомобиля» и «Машины и Механизмы»

106
КЛАССОВЫЙ ОТБОР

Быстрее, выше, сильнее...
Лидеры в разных номинациях среди
больших премиальных кроссоверов

108

ДАТА В ИСТОРИИ

Крейсер-легенда
65 лет с начала массового выпуска
внедорожника Toyota Land Cruiser

110

ИНВЕСТИЦИИ

112
ТЕХНОЛОГИИ

От «кофевилок» до двойтника
История ролла

114

АВТО С ПРОБЕГОМ

Островитяне
Toyota RAV4, Nissan X-Trail и Mazda CX-7
на вторичном рынке

116

КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА

Безвоздушное пространство
О технологиях производства антиподов
инвентарных шин

126



118
ПАНОРАМА СПОРТА
Лига под потолком
Какие изменения ожидаются
в стартовавшем новом сезоне
Континентальной хоккейной лиги

ПАНОРАМА ВКУСА

122
СЛАБИ
Выход за рамки

124
ОБРАЗ ЖИЗНИ

Новинки известных брендов

126
АССОРТИ

Создающие вкус и комфорт

104



116



ТЕКСТ ФЕДОР САВЕЛЬЕВ фото SUBARU

ВЕРНЫЙ ДЕВИЗУ

КРОССОВЕР SUBARU FORESTER ПЯТОЙ ГЕНЕРАЦИИ МОЖЕТ СООБЩИТЬ О СВОЕМ ВЛАДЕЛЬЦЕ ВСЕ, ЧТО СЛЕДУЕТ СКАЗАТЬ ОКРУЖАЮЩИМ. ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ТЕХ, КТО ЗНАЕТ СЕБЕ ЦЕНУ



Во время одной из встреч с инженерами Subaru довелось услышать с «Моя японцы, славимся своей любовью к технологиям и страстью к новым технологиям. Поэтому до нас «первый» и «уникальный» постоянно звучат по отношению к нашему бренду». А чтобы составить неслучайное, представитель марки стал перечислять первый в мире легковой автомобиль с бесшестеренным и полным приводом, первая в мире технология безопасности на базе стереокамеры, уникальная технология симметричного полного привода, первые места в самых престижных автомобильных соревнованиях и мировые рекорды скорости. Тут уж журналистам крыть, как говорится, было нечем.

Та беседа вспоминается, когда сталкиваясь с тем или иным продуктом от Subaru. Вот и современный Forester доказывает, что дебри пятого поколения модели – Идеальная система. Умнее. Больше. Мощнее – в полной мере соответствует тому, что может предложить этот автомобиль.

НА ПЛАТФОРМЕ ИННОВАЦИЙ
Едва появившись в конце 90-х, первый Forester сразу же начал покорять мужчин, знающих толк в дорожных

и загородных путешествиях, ценящих надежность и функциональность, любящих активный отдых. И сейчас, спустя два с лишним десятилетия, этот автомобиль по-прежнему считается визитной карточкой людей, состоявшихся в карьере и семейной жизни, живущих в собственных домах недалеко от города или в мегаполисах, умеющих находить время для вылазок на природу, хобби и занятий спортом.

Действительно, кроссовер, традиционно выпускаемый в Японии, впечатляет как своим брутальным, но харизматичным видом, так и серьезнейшим техническим потенциалом, – инновационные решения буквально пронизывают конструкцию автомобиля. Причем ключевым становится тот факт, что все это объединено в ту самую идеальную систему комфортного передвижения, которая упоминается в дебри. Благодаря продуманной инженерии, отточенным до совершенства технологиям каждый ее компонент незаменим и важен и вместе с тем дополняет остальные.

Так, фирменная глобальная платформа SGP позволила модели пятой генерации существенно превзойти предшественницу в габаритах – колесная база выросла сразу на 30 мм (до 2670 мм). Вкупе с более широкой кузовом (+20 мм) это дало возможность сделать просторнее салон (особенно на втором ряду), а также на добрых 40 л нарастить объем багажника (и тут мы

видим соответствие девизу пятой генерации). К тому же на 134 мм расширился проем пятой двери, за счет чего загрузить отсек теперь удобнее.

Новая платформа обеспечила «японцу» и выдающиеся внедорожные характеристики. Тут впрямь загнать пальмы: фирменный субаровский симметричный полный привод Symmetrical AWD, значительные углы въезда и съезда, один из лучших в классе клиренс (220 мм), потрясающе энергоемкая подвеска... Плюс модернизированная система помощи для езды по бездорожью X-Mode, умеющая работать в двух режимах – «Снег/грязь/лиш» и «Глубокий снег/грязь» (во втором случае антипробуксовочная система отключается, а электроника мгновенно повышает уровень крутящего момента). Этот ассистент позволяет водителю с любым опытом вождения без проблем преодолеть даже значительное бездорожье. Если же вы попадете в горы или на холмы, то в полной мере сможете оценить систему помощи при движении вниз по склону, автоматически поддерживающую безопасную скорость.

Впрочем, актуальный Forester умнее (сплоя напоминание про двери) и на асфальте, где в дело вступает комплекс элементов автоматизирования. В частности, благодаря интеллектуальной системе помощи водителю EyeSight – технологиям превентивной безопасности Subaru –



этот кроссовер может самостоятельно сохранять дистанцию до впереди идущего автомобиля, держаться в рамках полосы движения, распознавать объекты в слепых зонах, подвсвечивать фары на повороте. А в случае возникновения опасности еще и экстренно тормозить, в том числе при движении задним ходом (к примеру, на парковке).

ЖЕЛЕЗНЫЕ АРГУМЕНТЫ

Если спросить знакомого человека, с чем у него ассоциируется автомобиль Subaru, то чаще всего услышите такие прилагательные, как «мощный», «маневренный», «универсальный», «комфортный». Показательно, что все эти эпитеты свойственны модели Forester.

Например, любой из двух атмосферных двигателей, будь то 150-сильный 2-литровый или топовый опциональный Boxer объемом 2,5 л мощностью 185 л.с., в связке с модернизированной бесступенчатой трансмиссией Lineartronic обеспечивает и энергичный старт, и прогнозируемые характеристики со средних скоростей. А также (что тоже важно) экономию бензина – японским инженерам удалось снизить расход топлива, теперь в смешанном режиме он составляет всего 6,5 л на 100 км. Дело в том, что эта CVT обеспечивает работу двигателя в режиме, максимально благоприятном для скорости движения автомобиля, тем самым создавая условия для оптимального баланса мощности и топливной экономичности. Кроме того, Lineartronic гарантирует мгновенную реакцию мотора на малейшее перемещение педали «газа».

Такой «атлет» (опять-таки верный своему девизу) уверенно чувствует себя и на скоростном шоссе, где требуются быстрые обгоны и перестроения, маневренность. Тут свою роль играет также система интеллектуального привода Si-Drive, которая позволяет водителю адаптировать ходовые качества «японца» к своему стилю управления. Два режима – Intelligent и Sport – способны удовлетворить автолюбителя с любым темпераментом: предпочитающего спокойную, динамичную или же максимально энергичную едду. Вместе с тем Forester надежен и далеко за пределами дорог, когда на первый план выходит тяговитость и выносливость. Даже заехав в грязь, в песчаные барханы, в чащу леса или на засаженное поле, вы, находясь внутри него, можете быть спокойны – этот «японец» не подведет, съезжит.

Наконец, кроссовер готов дать фору конкурентам в области комфорта. В каком бы качестве в нем ни пришлось ехать, водителем или пассажиром, вы сможете оценить простор салона и великодушную обзорность (для этого уменьшили толщину стоек и увеличили площадь остекления), широкий диапазон настроек на редкость удобных кресел, тщательно просчитанную эргономику, количество и удобство внешних боксов, действенный климат-контроль, потенциал системы мультимедиа и пакет «теплых» опций. Кроме того, конструкторы сумели снизить уровень вибраций и шума, тем самым обеспечив лучший едовой комфорт.

Как ни крути, но Forester и в самом деле заслужил титулы бестселлера и одной из икон бренда. А в случае с Subaru, где каждая модель доводится до совершенства, это дорогое стоит. ■



АНТОН ЧУЙКИН, главный редактор «Радио Автодор»



Аудиоверсия

КОГДА НЕ КРУТО НА МАШИНЕ

В СЕНТЯБРЕ НА НАШИХ ДОРОГАХ ТРАДИЦИОННО ПРОЙДУТ РЕЙДЫ «ВНИМАНИЕ, ШКОЛЬНИК». ИНСПЕКТОРЫ ИЗ ОТДЕЛОВ ПРОПАГАНДЫ (ГДЕ ОНИ ЕЩЕ ОСТАЛИСЯ) ПРИВЫЧНО ПРОГУЛЯЮТСЯ В ПОДШЕФНЫЕ КЛАССЫ И ПРОВЕДУТ СКУЧНЫЕ УРОКИ ПО БД. А ПОТОМ БУДУТ ГОНЯТЬ ОТ ШКОЛ ПРИПАРКОВАННЫЕ ПОД ЗАПРЕЩАЮЩИМ ЗНАКОМ АВТОМОБИЛИ...



Всей этой активности, всего запала, будем честны, хватает на несколько недель. Потом, до следующих рейдов, тишина. Я не собираюсь здесь агитировать, или, как сейчас модно говорить, топтать, за соблюдение правил. И так понятно, что быть примером для детей и переходить улицу только на зеленый свет следует всегда, а не в одном лишь сентябре. Но вот вам небезналичный немешкий опыт – вспомните о нем, когда будете усаживать чадо в машину, чтобы проехать пару километров и послушать до звонка на первый урок...

Лет 15–20 назад в Штутгарте заметили, что статистика дорожных происшествий с детьми пошла вверх. Не так чтобы критично, но обычные меры – волонтеры на маршрутах школьников, дополнительные наряды полиции в начале учебного года, уроки правил движения – как будто потеряли общеную эффективность. И тогда некая бестая голова в городском управлении, помогая и изучив обычный путь школьника из дома к месту учебы, предложила программу «Ездить на машине в школу не круто». Опыт оказался stellar удачным, что и теперь описано в «Нет родительскому такси» в Германии проходит регулярно.

А вот в чем оказалась беда. Обычно утром сонного ребенка родители усаживают в специально припаркованную у школы машину (а то и вовсе в гараже под ним). Десять, пара километров до учебного заведения – не много, но автомобиль позволяет выгадать еще несколько минут сна для деточка, да и вообще, дождик вроде обещали... Подъезжать максимально близко к школе, высадить чадо, в присутствии максимальной заботливости उसे отвести ему ранец и сдать с рук на руки учителю... Привычный алгоритм и для россиян, не правда ли?

Обычная дорога – в целом то же самое. Разве что с отклонением от маршрута в сторону спортивных, музыкальных, языковых и прочих школ. В результате не ребенок перемещается по городу, а его перемещают, не давая возможности адаптироваться к различ-

но движению, научиться в нем существовать. В теории то маленький человек все знает (по крайней мере, ему это преподают), но практикой явно не хватает.

А потом все-таки приходит пора (или случай) отправиться в школу самостоятельно. И тут выясняется, что же подросток человек не адаптирован к современному движению. Пора бы думать о безопасном и теплом мире родительского автомобиля, он чувствует себя как принц, внезапно ставший нищим. Надо следить за движением транспорта, знать переходы, смотреть на светофор, уметь оценивать скорость и дистанцию до автомобилей... Надо уметь пользоваться автобусом, в конце концов. Недолго растеряться и попасть в беду. Вот вам и некоторая статистика ДТП с детьми.

ИЗУЧАТЬ НА ПРАКТИКЕ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЛУЧШЕ В ШКОЛЕ, ВЫ ЖЕ НЕ БУДЕТЕ ВСЮ ЖИЗНЬ ВОЗИТЬ РЕБЕНКА В УНИВЕРСИТЕТ, НА РАБОТУ, ЗА ПЕНСИЕЙ...

Компания «Ездить на машине в школу не круто» как раз и была заложена, чтобы вернуть детей из родительских машин в атмосферу стандартного учебного движения. Без запретов, конечно, но индустриальными решениями детей и их родителей подталкивали добираться до школ пешком или общественным транспортом. При необходимости – в сопровождении взрослых, но не на своей машине. Конечно, на типовых маршрутах дежурили волонтеры, помогая пересекать сложные дороги. Конечно, работала полиция. Но главное, детей не исключали из процесса дорожного движения, а постепенно приучали к полноценному участию в нем.

И это сработало! Статистика травматизма уверенно пошла вниз, а движение «Нет родительскому такси», повторю, распространялось уже на всю Германию.

Помимо адаптации детей к современному миру, к улицам и транспорту немцы добились еще одного эффекта: улучшить обстановку у самих школ, подъезды к которым разгрузились от верениц машин с ма-

ленькими пассажирами. Да и у родителей машина более важная работа, чем просто развозить пробын у городских «шеле».

Не находите этот опыт полезным? Я вот всякий раз его вспоминаю, когда по утрам с сентября по май, за вычетом канюка, наблюдаю, как настойчиво мамочки протискивают свои автомобили поближе к школьным воротам (а то и за них), лишь бы чадо поменьше вло поехали. У нас ведь практически у каждой школы пробок с восьми до половины девятого.

Наставляю: после начальной школы отправляйте детей пешком! Для начала – от остановки. Потом – с подорогом. А потом и от дома. Хотя бы в одну сторону. Конечно, перед этим обязательно пройдите весь путь вместе, посмотрите переходы, светофоры, приучите школьника звонить вам

по прибытии и перед выходом. Помните, вы еще много-много раз будете водителем своих детей – поводом найдется предостаточно! А потому дайте им возможность адаптироваться, обрести первые, но такие важные навыки взрослой жизни. Помогите им научиться передвигаться по городу самостоятельно и безопасно.

Помните все возможные возражения: далеко, холодно, тяжелый ранец, опаздывать и тому подобное. И все-таки поверьте, изучать на практике дорожное движение лучше в средней школе, вы же не будете всю жизнь возить любимого ребенка в школу, в университет, на работу, за пенсией...

Да, и чтобы сразу ответить на критику в стиле «на себя посмотрите!». Мои дети начали самостоятельно (не каждый день, правда) добираться из средней школы в «музычку», а потом и домой с третьего-четвертого класса. Пешком, иногда на автобусе, иногда на велосипедике. Потому что на машине не круто, а вот за них теперь спокойнее. ■

КРАСИВЫЙ, ТИХИЙ, БЫСТРЫЙ

Премьера первого серийного электрокроссовера Nissan Ariya прошла в форме виртуальной презентации с участием разработчиков и боссов японской марки



Стевая премьера началась традиционно – с программных речей главы Nissan Макото Уэиды и исполнительного директора бренда Апвани Гупты. Они рассказали не только о новом кроссовере, но и стратегических планах Nissan NEXT, предлагающих оптимизацию бизнеса и серийное обновление модельного ряда – на мечено представить 10 новых и рестайлинговых моделей за 18 месяцев. Затем с серийного кроссовера сдвиги поворачивало, и стало ясно: это серийнейший боец массового сегмента, наступающий на рынок премиальным электрическим SUV. Когда же спикеры огласили технические характеристики, не осталось никаких сомнений в том, что мы имеем дело с Nissan нового типа – носителем идеи «временного японского футуризма» (такой термин теперь в ходу у дизайнерской команды проекта).



Предусмотрены, впрочем, и менее производительные исполнения – Ariya с одним электромотором на передней оси и менее емкой батареей (63 кВт·ч). Но даже такой SUV способен ускориться до «сотни» за 7,5 с и развить «максималку» 160 км/ч. Еще одно важное конкурентное преимущество новинки – просторный салон. При габаритах 4595x1850x1660 мм, типичных для компактных кроссоверов, по запасу внутреннего пространства модель ближе к среднеразмерным SUV. Все дело в том, что колесная база солидна (2775 мм), электромоторы выполнены компактными, плоская

батарея размещена в подполье, центральный тоннель отсутствует, а блок климат-контроля размещен под капотом. Багажное же отделение имеет объем от 468 до 468 л (в зависимости от модификации и комплектации).

Погоду во многом днайтее делает эффективная светодиодная оптика и фальшрадиаторная решетка с японским узором Kinkho и новым логотипом марки. Им, к слову, прикрыты чувствительные элементы системы помощи водителю. Решения интерьера разработчики сравнивают с антуражем лимузинов. Здесь выдержан



стиль кай-тек и доминируют парящие дисплеи «приборки» и мультимедиа по 12,5 дюйма каждый. Экраны помещены в единый блок, как в новинках Mercedes-Benz. Имеется также проекционный дисплей и голосовое управление с расширенным функционалом. Эргономичные кресла Zero Gravity установлены так, чтобы выкроить максимум пространства для ног и упростить общение между водителем и пассажирами.

Еще одна «фишка» — электронная начинка — система e-Pedal, работающая по тому же принципу, что у «британца» Jaguar I-Pace: чтобы тронуться с места, ускориться или замедлить движение, водитель управляет только одной педалью. Новое поколение «автопилота» ProPILOT 2 позволяет водителю убирать руки с руля на длительное время. А комплекс систем безопасности Nissan Safety Shield объединяет системы предупреждения о столкновениях и автоматического торможения при движении вперед и назад, а также функцию кругового обзора.

Продажи Nissan Ariva на японском рынке и в Европе стартуют до конца этого года. Как пояснили «Автоинформ» в пресс-службе японской марки, Ariva точно появится и на российском рынке, но когда именно, по какой цене и в каких модификациях, пока не решено.



НА РАЗОГРЕВ!

Автомобили семейства Audi S3 четвертого поколения, дебютировавшие с кузовными хитчеком и седан, появятся в продаже на рынке Европы в октябре

Внешними отличиями «эсок» от стандартных А3 являются агрессивный обвес, более крупные воздухозаборники, решетка радиатора в крупную сетку, чернильные зеркала, оригинальный задний диффузор и четыре овальных патрубка выхлопа. Колеса в «базе» 18-дюймовые, за доплату — 19-дюймовые. Изюминка интерьера — декор из алюминия и карбона, руль с подрезанным нижним сектором и спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Цифровая «приборка» может быть на 10,25 и 12,3 дюйма (опция). За доплату предлагаются также матовые фары и спортивная адаптивная подвеска с режимами Comfort, Auto и Dynamic. Базовый вариант шасси предполагает клиренс, заниженный в сравнении со стандартным А3 на 15 мм. С 2-литрового бензинового турбомотора снято 310 л.с. и 400 Нм. Силовой агрегат сочетается с полноприводной трансмиссией на основе многодисковой муфты и 7-ступенчатым преселективным «роботом». На ускорение до сотни у таких машин уходит 4,8 с, а «максималка» ограничена на отметке 250 км/ч.



ВО ВСЕОРУЖИИ

Рестайлинговый вариант «заряженной» Bentley Bentayga Speed отличаются доработанный обвес, новая большая оптика и увеличенный решеткой радиатора. Сзади площадка номерного знака переместилась на бампер. Салон освежили новыми трехспицевым рулем и виртуальной «приборкой», спортивными креслами с комбинацией новой оптикой, новыми центральными вентиляционными дефлекторами и доработанной массивностью с инфоинформативным центральным дисплеем на 10,9 дюйма. Модернизированы также проекционный дисплей и панорамный кофр. Бензиновый 6-литровый W12 с двумя турбокомпрессорами по-прежнему выдает 685 л.с., но впервые обзавелся системой отключения части цилиндров при малых нагрузках. Трансмиссия прежняя — 8-диапазонный «автомат» ZF и полный привод. От базовых Bentayga версия Speed отличается более «горячим» алгоритмом «спортивного» ездового режима, совмещающим настройки привода, пневмоподвески, активных стабилизаторов и системы контроля вектора тяги.



БОЛЬШОЙ БИЗНЕС

Полноразмерный минивэн KIA Carnival четвертого поколения дебютировал на домашнем рынке и готовится прибыть в Россию

Новинка приходит на смену модели третьего поколения, выпускавшейся с 2014 года. Габаритная длина увеличилась на 40 мм (5155 мм), ширина — на 10 мм (1955 мм), колесная база — на 30 мм (3090 мм) при прежней высоте 1740 мм. Внешность стала более кроссоверной, появились сдвигаемые двери, автоматически открывающиеся при приближении водителя с ключом-транспондером. Композиция салона может быть 7-, 9- и 11-местной, соответственно, предусмотрено три или четыре ряда сидений. Вариант с семью посадочными местами позиционируется как бизнес-вэн. На среднем ряду здесь установлены кресла с электрорегулировками, вентиляцией, подогревом и выдвижными подставками для ног. В водительской зоне организованы цифровая «приборка» и тачскрин на 12,3 дюйма. Для задних рядов предусмотрены дисплей такого же размера и собственный блок управления «климатом». В Корее Carnival оснащается исключительно передним приводом и бензиновым мотором объемом 3,5 л (294 л.с.) или 2,2-литровым турбодизелем (202 л.с.). Трансмиссия — 8-диапазонный «автомат».

ПАРТИЯ «ЗЕЛЕНых»

Первые эскизы электрокроссовера Skoda Enyaq IV позволяют говорить о том, что «зеленые» SUV чешской марки будут выглядеть модно и агрессивно. На официальных снимках бросаются в глаза классическая шлодоская решетка радиатора, покатыя крыша, короткие кузовные свесы и пухлые колесные арки. Заявлен впечатляющий коэффициент аэродинамического сопротивления (0,27). По длине (4648 мм) и межосевому расстоянию (2765 мм) новинка вписывается в сегмент среднеразмерных SUV. Батарейный блок, размещенный в подполье, предопределяет большую по меркам класса габаритную высоту. Ожидается, что Enyaq IV выделит базовый задний и опциональный полный привод, анонсировано пять версий мощности и три исполнения типовой батареи. Максимальная отдача силовой установки модификации 4x2 составит 204 л.с., исполнения 4x4 — 206 л.с. Запас хода варьируется от 460 до 500 км. Серийный электрарм планируется поставить на конвейер в конце 2020 года.

