

Ford Focus для украинских автомобилистов — как тот золотник из поговорки: невелик, да дорог. Но это не мешает ему оставаться в лидерах продаж: по итогам 2010 года, Focus в своем классе пропустил вперед лишь старенького и дешевого лифтбека Chery Amulet! Ну а в России он стал если не культовым, то по меньшей мере народным: за восемь лет там продано более полумиллиона Фокусов, львиная доля которых собрана на заводе во Всеволожске. Кстати, сейчас российский конвейер остановлен: производство переводят на сборку Фокуса третьего поколения. Но мы ждать не будем: вот он, «третий» Ford Focus! Останется ли он в бестселлерах? Или уступит место одноклассникам, среди которых тоже есть «горячие» новинки — Citroen C4 или Peugeot 308? Японскую школу в тесте представляет хэтчбек Toyota Auris, переживший в прошлом году фейслифтинг, а на роль «классика жанра» мы, как водится, взяли Volkswagen Golf.

Олег РАСТЕГАЕВ

Экспертная группа: Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ, Иван ШАДРИЧЕВ, Андрей МОХОВ, Юрий КУЗНЕЦОВ
Фото Степана ШУМАХЕРА

А Opel Astra? Не доехал! Новенький, только-только поставленный на учет Opel попал в аварию по пути из ГАИ. И замены этому автомобилю не нашлось. Придется сдавать на пятерых.

Вторым сюрпризом, пусть и не столь неприятным, стало то, что вместо 120-сильного Peugeot 308 у нас оказался 150-сильный автомобиль.

— А что? Он ведь тоже с двигателем объемом 1,6 литра, — парировали наше недоумение в российском представительстве компании Peugeot. — А что касается «турбо», так мы же для вас и старались: заодно попробуйте новый шестиступенчатый «автомат», который доступен только в паре с турбомотором!

Конечно, попробуем! Ведь в украинском прайс-листе Peugeot автоматической «шестиступки» пока нет.

Затем нам все же откровенно сообщили, что на крымском тест-драйве, который был приурочен к международному ралли в Ялте, 120-сильные машины изрядно «укатали» и предоставлять их в таком виде для теста Авто-ревью было бы неосмотрительно... Согласны.

Итак, Focus. Сколько стоит? Будет ли «автомат»? А дизель? А когда ждать универсал? Только мы остановимся — и нас осыпают вопросами, заглядывают в салон. Почти всем новинка нравится, но настораживает треугольная эклектика переднего бампера. И зачем такая огромная «псевдорешетка»? Ведь по меньшей мере половина ее

площади «глухая», в частности — боковые треугольники. Или это ради будущих «заряженных» версий — ST, RS или как их там будут звать-величать?

Но если посмотреть на конкурентов, то на их фоне новый Focus действительно хорош. Очередная «французская революция» отложена: новый Citroen C4 скроен по образу и подобию «старшей» модели C5. Peugeot 308 в ходе рестайлинга изменился и того меньше: напоминаются разве что новые «кlyчки» ходовых огней и, словно приоткрытая пасть ската, решетка радиатора. А владельцы до-рестайлинговых Peugeot 308 наверняка отметят одну безоговорочно приятную деталь: регистрационный знак теперь крепится не к нижней кромке бампера, откуда его легко было скосырнуть, сдавая назад по снегу или грязи, а в центре. Auris? Отвернулся и забыл. А Golf упорно гнет корпоративную линию, словно зная наперед: сначала покрывают за схожесть с предшественниками, затем привыкнут — и будут хвалить.

А вот салон Фокуса и вовсе не оставляет почвы для критики. Великолепна архитектура передней панели, приборы с бирюзовыми стрелками приятны глазу и днем, и ночью, со вкусом и тактом подобраны все материалы — мягкую фактуру мы обнаружили не только на передней панели, но и на дверях. И ведь все это не спишешь только на дорогую комплектацию! Такой же приятный руль, такие же ин-

Фокус-группа





формативные приборы и качественные материалы доступны уже в базовой версии Trend за 179900 грн.

Эргономика проработана почти так же тщательно, как и в Гольфе с его академически выверенной посадкой, превосходными диапазонами регулировок руля и сиденья. Пожалуй, только сиденье в Гольфе и удобнее, а в остальном эргономика Фокуса ничуть не хуже! И при этом салон более нарядный, улыбчивый.

Порадовал и Citroen! После смелых дизайнерских экспериментов над предшественником (пусть в ущерб эргономике, но чтобы буквально все оказалось «не как у людей!») французы словно осеклись. Теперь удалась и руль, и приборы, и селектор «автомата». Но если, слизнув соус, все же надкусить глубже, то... Например, в закоулках меню бортового компьютера или навигации можно заблудиться. И не досадно ли, что в обширном перечне предлагаемых языков общения так и не нашлось места русскому? Обидно и высоким водителям: неудачны диапазоны регулировок сиденья и руля — при моем росте 190 см я уселся «на пределе». Хотя само сиденье радует редким сочетанием мягкости и ярко выраженной боковой поддержки. О... Продолжайте, продолжайте! Здесь есть массажер! Пусть простенький, в виде надувающегося валика поясничного подпора, зато не только у водителя, но и у переднего пассажира. Жаль, такая роскошь — только для покупателей топ-версии Exclusive.

И без того эффектные приборы можно приукрасить, ступенчато поменяв подсветку с белой на синюю. А еще можно через меню установить «полифонию», сопровождающую разные информационные сообщения: открытие дверей, непристегнутые ремни, оставленный в замке зажигания ключ...

Интерьер Peugeot 308 приготовлен неплохо, но уже «остыл». К основным органам управления, равно как и к креслам, претензий нет. Но почему фейслифтинг не коснулся подслеповатых приборов, простенькой аудиосистемы? И, опять же, почему в меню настроек не нашлось места нашему великому и могуче-



За ручку стоячного тормоза приятно взяться. Но при старте в горку можно смело обходиться без «ручки»: система Hill Assist «держит» тормоза в течение трех-четырех секунд после того, как водитель отпустил педаль



му? Из-за этого, кстати, нельзя полноценно пользоваться телефоном, подключенным по протоколу Bluetooth: в списке контактов, записанных кириллицей, лишь прочерки... То же самое, кстати, и в Ситроене.

Интерьер Тойоты пресный. Из легких специй — приборы с белыми «оптиронными» цифрами и слегка приплюснутый снизу руль. Но переводить взгляд на центральную консоль, а там — старомодные жидкокристаллические экраны, словно от дешевых калькуляторов. С другой стороны, все на своих местах, все удобно. Разве что профиль сиденья не такой выразительный, как в других автомобилях. Но подключение телефона через Bluetooth проблематично и здесь, а список контактов Auris вообще не видит — набирать номера нужно вручную, что в корне подрывает идею hands-free. Благо можно «возвращать звонки» на те номера, с которых уже звонили. И мы уже было решили оценить эргономику Тойоты ниже, чем у Peugeot, но вспомнили про систему бесконтактного доступа Smart Entry & Push Start: не извлекая ключа из кармана, можно отпирать автомобиль и запускать двигатель. Ни у кого из других участников такого нет даже за доплату!



Такой интерьер «со всеми удобствами» если и наскучит, то нескоро



При включении зажигания машинка на дисплее не просто появляется, а, как в мультке, выезжает снизу. У нее загораются фары, открываются двери...



Нажимая кнопку на потолке, можно изменить подсветку нижней части салона, а ее интенсивность настраивается вращающейся ручкой



Менять разные настройки с помощью меню бортового компьютера удобно при помощи «шайб» на спицах, а вот «музыкой» и круиз-контролем заведуют клавиши, к которым нужно тянуться



Система активной парковки реально помогает — она позволяет без рук в два захода припарковать автомобиль с зазорами по 60 см до стоящих спереди и сзади автомобилей



Слишком навороченно? На практике — нет. Легко находишь общий язык и со штатной системой Sony, снабженной USB-портом



Вопрос вопросов: как новый Focus едет по нашим дорогам? И вот ответ: хорошо, классно едет! В салоне тихо, подвеска прекрасно справляется с большей частью дорожных неровностей. По комфорту он лучше Гольфа! А по управляемости? Четкие реакции на повороты руля, оптимальная чувствительность, высокая стабильность на прямой — в отличие от предшественников, «третий» Focus перестал болезненно реагировать на колеи. На входе в крутые повороты — приятное ввинчивание... Конечно, если рвануть руль так, как это делает на «переставке» Ярослав Цыпенков, «подруливающая» задняя подвеска внесет в реакции некоторую сумятицу, но до таких режимов обычные водители доходят крайне редко. К тому же всегда подстрахует неотключаемая система стабилизации (она входит в список оснащения версий Trend Sport и Titanium). Все замечательно, и все же с новым электроусилителем рулевого управления Фокуса не столь «прозрачно», как на Гольфе, отчего и взаимопонимание с автомобилем чуть хуже. Так что будь этот Golf укомплектован ESP (как машины для украинского рынка, на которые систему стабилизации ставят в «базе»), мы бы поставили ему за управляемость на пять баллов больше. А так — паритет.

Форсированный до 125 л.с. фордовский мотор 1.6 TiVCT с регулируемыми фазами газораспределения обещает со страниц рекламных проспектов оптимальное сочетание динамики и экономичности. С экономичностью все в порядке: при умеренно динамичной езде бортовой компьютер констатирует средний расход от 8,0 до 8,5 литра на сотню. Жаль, что на разгон до 100 км/ч Focus с «механикой» вместо обещанных 11 тратит 13,2 секунды. Быстрее даже Auris с «автоматом»! Впрочем, при частичных нагрузках, в штатных режимах движения реакции на газ адекватны, а разгон скрашивается образцовой работой механизма выбора передач: четко, мягко — и никаких вибраций! Но 13 секунд до сотни урочают.

Зато не придерешься к тормозам.

При номинально меньшей мощности мотора (122 л.с. против 125 л.с.) Golf легко уезжает от Фокуса, что подтвердили и



Пользоваться кнопками и роликами на руле — одно удовольствие



Системой стабилизации комплектуются лишь автомобили с «автоматом» — отключить ее можно, но только до скорости 50 км/ч. Ниже — кнопка системы определения достаточного зазора для парковки: в отличие от Форда, Citroen сам крутить рулем не умеет (здесь применен электрогидравлический усилитель)

наши замеры: до сотни — всего 10,7 секунды. Причем ты лишь продавил акселератор, а все остальное сделает «робот» DSG! Но и он не безгрешен. Стремление к экономичности оборачивается тем, что при спокойной езде «робот» переходит на седьмую ступень уже при 60 км/ч, обречая мотор тянуть машину на 1100 об/мин. А если утопить педаль газа, то на поиск второй передачи у коробки уходит какое-то время. И все же в большинстве режимов преселективная коробка радует очень удобными быстрыми переключениями. Можно, кстати, перевести селектор в режим Sport — и седьмая передача будет забыта.

Golf, как и Focus, комфортен, хотя на неровностях трясет чуть сильнее, а панели обивки начинают поскрипывать. Но, с другой стороны, у адаптированного к нашим условиям Гольфа самый большой клиренс и, что не менее важно, убедительная защи-



Навигация не радует удобством пользования и пока не русифицирована. Жалеть о том, что ее нет даже в списке опций для «украинских» машин не придется



Сиденье рельефное и по-французски мягкое. Массаж входит в топ-комплектацию Exclusive



Интерьер приятен на вид и на ощупь, но удобство управления дополнительными функциями образцовым не назовешь



Климат-контроль Citroena предлагает три уровня режима Auto — отличия в скорости работы вентилятора и, соответственно, шумности



Сиденье плотное, с хорошими фрикционными свойствами



Потолочное окно закрывается шторкой с электроприводом



Под пассажирским сиденьем — лоток для бумаг



Магнитола простенькая, но можно заказать и более продвинутую аудиосистему. Русификация бортового компьютера ожидается к концу этого года

обновленном гидротрансформаторе «автомата».

Но... Угадайте, какой из автомобилей показал на «переставке» лучший результат? Citroen! Система стабилизации эффективно тормозит автомобиль, позволяя приступить к маневру на завидной скорости — 83,6 км/ч! А если совместить обездвиживание с экстренным торможением? Вот с этой задачей Citroen справился хуже всех.

Даром что Peugeot 308 построен на той же платформе, «ездовое» настроение здесь совсем иное! С мотором 1.6 Turbo и шестиступенчатый «ав-

томатом» Aisin «пыжик» заводит с пол-оборота! Мчать, обгонять, проходить повороты на грани... Жесткая, энергоемкая подвеска, насыщенный, а в штатных режимах даже пересыщенный реактивным усилием руль — да это скорее версия GT, а не семейный хэтчбек! Может, и правильно поступили в Peugeot — не стали адаптировать «под плохие дороги» подвеску 150-сильной версии? Ведь 120-сильные машины калужской сборки, поступающие на российский рынок, идут с адаптированными, более комфортными подвесками, увеличенным клиренсом и — увы! — теми же



ESP, как и в Ситроене, можно отключить на скорости до 50 км/ч

четырехступенчатыми «автоматами», что и на Ситроене. Но если у покупателей Ситроенов выбор невелик — один мотор мощностью 110 или 120 л.с. и



В интерьере Peugeot все по-старому



Панорамная крыша входит в топ-комплектацию Allure

та моторного отсека — из толстого ударопрочного пластика. На Форде, к слову, вместо силовой защиты установлена скорее шумоизоляция — лист с ворсистым покрытием.

В преддверии запуска производства нового С4 французы проверяли надежность серийных машин и искали для наших дорог оптимальные настройки подвески. Нам же о надежности судить пока рано, а вот с настройками подвески, похоже, вышла промашка. Впечатление комфорта есть на «городских» скоростях, но стоит разогнаться — и кузов начинает раскачиваться, угрожая пассажирам морской болезнью. А если с полной нагрузкой? Садимся впятером, в багажник — еще 50 кг балласта, и... На первой же кочке — шкряб! Это мы задели асфальт задними брызговиками, а на кочках задняя подвеска то и дело замыкается на буфера сжатия. Напоминает Hyundai Accent, тоже «специально адаптированный» для наших дорог. В поворотах крены, раскачка и как следствие — «размытые» реакции на управление. И на прямой Citroen менее стабилен, чем Ford или Volkswagen.

Но еще сильнее разочаровал «автомат». Пусть ситроеновцы и уверяют, что он модернизирован, но на деле — прошлый век! При смене передач вверх случаются секундные задержки — автомобиль успевает клюнуть носом. Переключения вниз и того хуже — разгон настолько вялый, что любой обгон — словно русская рулетка. До «сотни» Citroen добирается за нудные 14,7 секунды! Впечатление, будто из 120 лошадиных сил по меньшей мере треть безнадежно увязла в



Самые эффектные приборы у Ситроена — еще и потому, что их подсветку можно менять с белой на синюю, причем либо целиком, либо по частям. А самые «слепые» приборы у Peugeot — цифры неразборчивы





Вроде все есть, но скучно...



Форма сиденья приемлемая, но не более того



ценный «автомат»: работает он лучше, чем на Ситроене. В городе ездить приятно, и на трассе можно прищелкнуть.

И пусть управляется Toyota без фордовского изящества, зато вполне надежно. В предельных режимах даже кажется, что скольжения ограничивает система стабилизации, но, как это ни странно, Auris лишен ее даже в топ-комплектации Sol!

А с ABS картина обратная. «По паспорту» она есть, но жмешь в пол, на педали нет характерной для ABS дрожи, хотя автомобиль замедляется даже без намека на блокировку колес. Замедляется, кстати, не-

важно: со 100 км/ч Auris замедляется на три, а то и на четыре метра дальше конкурентов.

Трансформируем впечатления в экспертные оценки — и поздравляем новый Ford Focus: пусть всего на пять баллов, но он опережает Volkswagen Golf! Ой, мы же забыли про багажники... А багажник-то у Фокуса — один из самых маленьких. И задние места теснее, чем в Гольфе и тем более в Аурисе, в котором из-за отсутствия центрального тоннеля удобнее всего трем пассажирам. Не нашли мы в Фокусе и лючка для длинномеров. Одно, второе, третье — и Golf опять лидер. Но какой ценой?

Не будем отговаривать и от других машин, особенно от Peugeot 308. А вот Citroen C4 явно нуждается в доводке подвески, а попутно — и «автомата». Может, ну ее, эту пресловутую «адаптацию к плохим дорогам»? Вот, например, Ford Focus здорово едет на своей «чисто европейской» подвеске! Без всяких там фокусов. □

P.S. За пару дней до сдачи этого номера Авторевю в печать нам удалось поехать еще на двух автомобилях Peugeot 308. Первый — «россиянин» калужской сборки: с мотором 1.6 (120 л.с.) и тем же четырехступенчатым «автоматом» AT8, что и

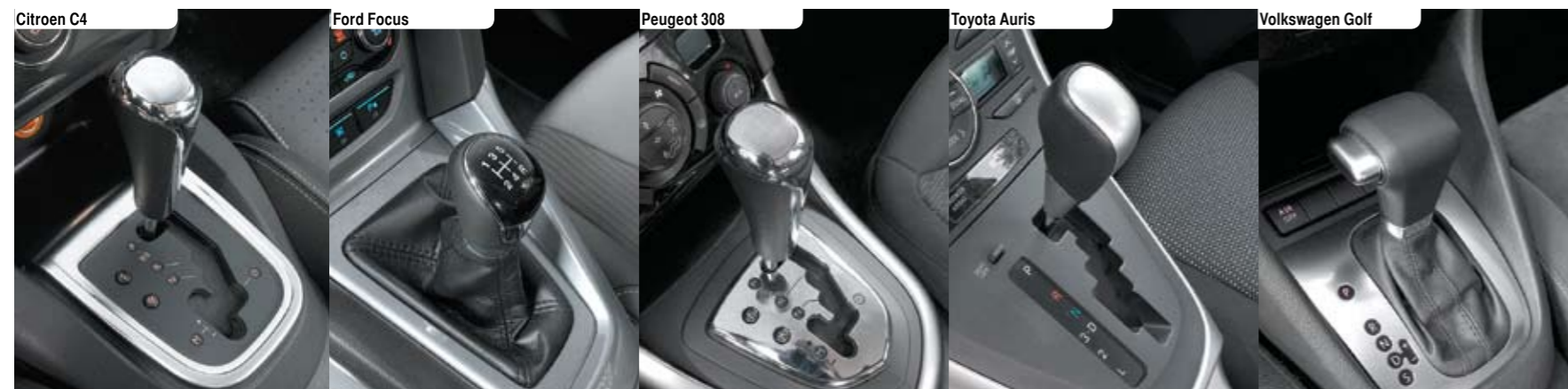
Auris хоть и позволяет подключить телефон по протоколу Bluetooth, но сделать это без инструкции сложно. А вводить номера телефонов все равно придется вручную — записную книжку телефона система не видит

две коробки (механическая или старомодный «автомат»), то у покупателей Peugeot 308 есть прекрасная, причем вполне доступная альтернатива в виде двух дизельных моторов 1.6 HDi мощностью 92 и 115 л.с. Правда, коробка передач у дизелей одна — пятиступенчатая «механика».

Серая мышка Auris на деле оказалась мышкой правильной и пушисто-комфортной. Мотор если и раздражает дешевым жужжанием, то лишь на высоких оборотах, а подвеска прекрасно справляется с мелкими неровностями и по разбитой дороге позволяет ехать быстрее всех. И при этом производит впечатление «неубиваемой», что, впрочем, подтверждают и отзывы владельцев. Но главное, что наконец-то вместо коробки «робота» появился пусть и четырехступенчатый, но полно-



Самыми просторными задними местами радует Тойота. И спинки сидений регулируются по углу наклона только здесь. Зато в Гольфе хорошо сидеть, откинув подлокотник — одна рука на нем, другая удобно ложится на выступ обивки двери. А самым тесным для троих оказался Focus — из-за пухлых панелей дверных обивок



Из автоматических трансмиссий лучше всего работает DSG на Гольфе и новый шестиступенчатый «автомат» Aisin, который на украинском рынке в ближайшее время не появится из-за проблем с восстановлением мощностей японского завода Aisin после землетрясения. На Peugeot 308 и Citroen C4 устанавливают и модернизированный четырехступенчатый «автомат» AT8 (в прошлом AL4) — в паре со 120-сильным мотором он не вдохновляет. Четырехступенчатый «автомат» Тойоты работает лучше. Ford Focus с роботизированными коробками PowerShift клиенты получат не раньше августа.





Сенсорный экран заметно облегчает пользование аудиосистемой и навигацией



Классический интерьер «народного» автомобиля — все удобно, но без лишних эмоций



Комплектация Highline радует сиденьями прекрасной формы с комбинированной обивкой из ткани и алькантары

Кнопка ASR off отключает противобуксовочную систему

на Ситроене. Тем же, да не тем! На Peugeot запаздывания при переключениях меньше, управлять скоростью и проще, и приятнее. Жаль, не было времени выбраться на полигон, но у меня осталось убеждение, что и предельные возможности у Peugeot 308 выше. А главное отличие от Ситроена — в настройках подвески. Peugeot 308 — автомобиль цельный и собранный: нет даже намека на раскачку кузова! И управляется Peugeot 308 лучше Ситроена. Может, калужский «триста восьмой» не так цепко держится в поворотах, как 150-сильный автомобиль из Франции, но и он наверняка доставит удовольствие от быстрой езды по извилистой дорожке.

Вывод: несмотря на одинаковую платформу, у Peugeot 308 и Ситроена С4 характеры совсем разные! Peugeot подначивает к активному вождению, Citroen — подчеркнуто комфортен. Жаль, в ущерб управляемости.

Я, кстати, успел измерить клиренс: около 150 мм под силовую металлическую защиту. То есть калужский Peugeot выше — у «француза» мы намерили 133 мм под пластиковой грязезащитой.

Буквально в последний момент нам позвонили из украинского представительства Peugeot и предложили прокатиться еще на одном «триста восьмом» — с дизельным мотором 1.6 HDi мощностью 115 л.с. и пятиступенчатой механической КПП. Наши впечатления — в этом же выпуске журнала.

Экспертные оценки Авторевю

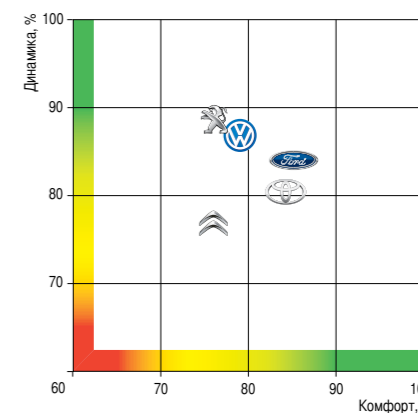


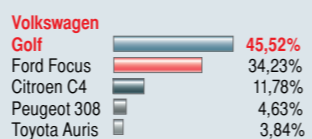
Диаграмма показывает соотношение важнейших, но порой конфликтующих качеств автомобилей — динамики и ездового комфорта. Для наглядности мы выделили три зоны: красную (автомобиль не удовлетворяет требованиям потребителя), желтую (удовлетворяет в основном) и зеленую (удовлетворяет полностью). Ось Динамика проградуирована в процентах от максимально возможной экспертной оценки, которая складывается из трех составляющих: разгона, торможения и управляемости. Та же ситуация с осью Комфорт (в расчет приняты оценки за плавность хода, виброзащиту и акустический комфорт)

Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили					Почему?
		Citroen C4	Ford Focus	Peugeot 308	Toyota Auris	Volkswagen Golf	
Эргономика	200	165	175	160	155	170	У Гольфа самое удобное сиденье и в целом безупречная эргономика. Ford предлагает почти тот же уровень удобства за рулем плюс более привлекательную отделку салона. В Ситроене хорошо многофункциональный руль, приборы, но алгоритм управления дополнительным оборудованием путаный. В Тойоте не лучшей формы сиденье, в Peugeot плохо читаются приборы. Volkswagen, Ford и Citroen оснащены наглядными графическими парктрониками, Auris при неплохих наружных зеркалах вообще лишен датчиков парковки
Рабочее место водителя	100	85	90	80	80	90	
Обзорность	100	80	85	80	75	80	
Динамика	310	240	265	275	250	270	Golf хорошо сбалансирован по всем динамическим показателям. Ford отстает в разгоне, но хуже всего разгоняется Citroen — подводит «вялый» автомат. Управляемость С4 тоже не идеальна: крены, раскачка в поворотах. А Peugeot с двигателем 1.6 THP — это прекрасная динамика и почти спортивная управляемость. Toyota отстает по тормозам — ABS настроена на раннее срабатывание
Разгонная динамика	100	70	80	90	80	85	
Тормозная динамика	110	95	100	100	90	100	
Управляемость	100	75	85	85	80	85	
Ездовой комфорт	270	215	225	215	225	220	Подвеска Тойоты лучше для наших дорог, и в салоне тихо. А Ford еще тише. Самым шумным оказался Citroen. Peugeot на «европейской» подвеске жестче других реагирует на мелкие неровности. Все автомобили оснащены двухзонным климат-контролем, но только Citroen предлагает три ступени режима Auto, а Peugeot и Volkswagen — центральные дефлекторы для задних пассажиров
Плавность хода, виброзащита	100	75	80	70	85	75	
Акустический комфорт	90	70	80	75	75	75	
Микроклимат	80	70	65	70	65	70	
Комфорт салона	220	180	160	170	170	175	Задним пассажирам просторнее всего в Аурисе, и только в этом автомобиле есть регулировка спинки по углу наклона. Но багажник у Тойоты, как и у Форда, маловат в объеме. Лучшие грузовые возможности предлагает Citroen. Задние сиденья всех пяти автомобилей складываются по частям. Volkswagen, Citroen и Peugeot имеют еще и лючки для длинномеров, но в Peugeot этот лючок слишком мал
Задние места	80	55	55	55	65	60	
Багажник	70	65	50	60	50	55	
Трансформация салона	70	60	55	55	55	60	
Суммарный балл	1000	800	825	820	800	835	

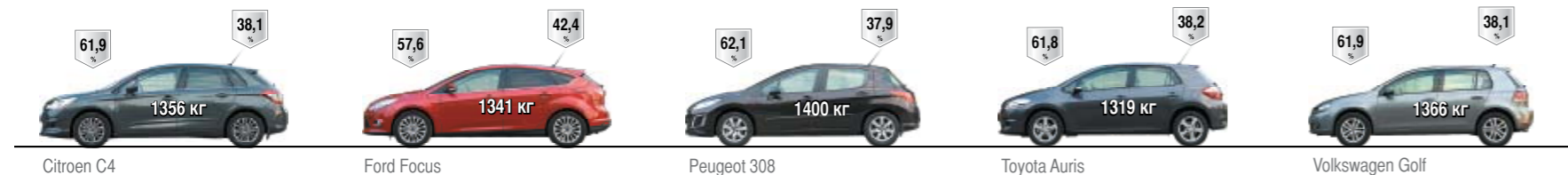
Прогноз читателей Авторевю

Накануне этого теста посетителям интернет-сайта www.autoreview.ru мы предложили ответить на вопрос: «Какому из автомобилей-участников очередного теста Авторевю вы отдали бы предпочтение?» Вот как распределились голоса:



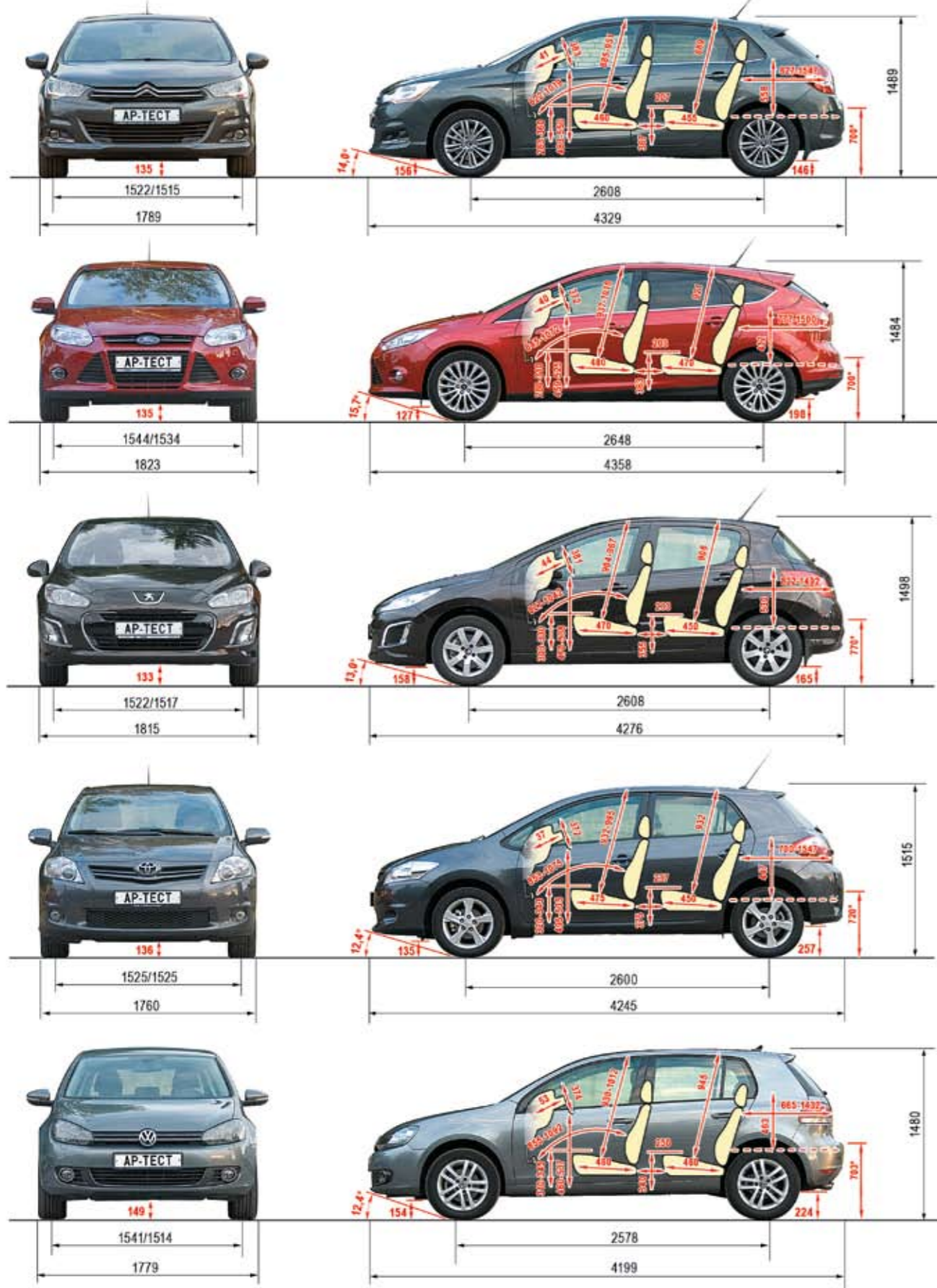
Проголосовало 20700 человек

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)



Самый большой бардачок в Ситроене — только здесь бумаги формата А4 можно разместить как вдоль, так и поперек. Есть подвод воздуха от кондиционера. Peugeot и Volkswagen также предлагают перчаточные ящики с охлаждением, но их объем заметно меньше. У Форда ящичек вместительный, но без охлаждения, а Тойота имеет аж два бардачка, но без удобств — внутри нет даже подсветки





Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю
* Погруженная высота



Сразу видно, что самый вместительный багажник — у Citroen. Но мы решили измерить «прикладной объем» при помощи стандартных почтовых коробок — действительно, в Citroen их вошло 12 штук под полку, в Peugeot — 11 штук, в Volkswagen — восемь, а Ford и Toyota приняли в багажный отсек лишь по семь коробок. На всех машинах спинки задних сидений складываются по частям, а Volkswagen и Citroen предлагают лючки для перевозки длинномеров. Есть лючок и в Peugeot, но очень уж маленький

Паспортные данные

Автомобили	Citroen C4	Ford Focus	Peugeot 308	Toyota Auris	Volkswagen Golf
Тип кузова	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек
Число мест	5	5	5	5	5
Объем багажника, л	380—1183*	277—1062*	348—1201*	354—1335*	350—1305*
Снаряженная масса, кг	1270	1276	1368	1295	1316
Полная масса, кг	1755	1825	1840	1750	1850
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1598	1596	1598	1598	1390
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77,0/85,8	79,0/81,4	77,0/85,8	80,5/78,5	76,5/75,6
Степень сжатия	11,0:1	11,0:1	10,5:1	10,2:1	10,0:1
Число клапанов	16	16	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	120/88/6000	125/92/6000	150/110/6000	124/91/6000	122/90/5000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	160/4250	159/4000	240/1400—4000	157/5200	200/1500—4000
Коробка передач	автоматическая, 4-ступенчатая	механическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	роботизированная, преселективная, 7-ступенчатая
Передаточные числа	I 2,73 II 1,50 III 1,00 IV 0,71 V — VI — VII — задний ход 2,46 главная передача 4,70	3,58 2,04 1,41 1,11 0,88 — — 3,62	4,15 2,37 1,56 1,16 0,86 0,69 — 3,39 3,67	2,85 1,55 1,00 0,70 — — — 2,34 4,24	3,77 2,27 1,53 1,12 1,18 0,95 0,80 4,17 4,44/3,23/4,18**
Привод	передний	передний	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	независимая, пружинная, многорычажная	полузависимая, пружинная	полузависимая, пружинная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	205/55 R16	205/55 R16	215/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Максимальная скорость, км/ч	188	196	212	190	200
Время разгона 0—100 км/ч, с	12,5	10,9	9,1	11,9	9,5
Расход топлива, л/100 км	городской цикл 10,0 загородный цикл 5,1 смешанный цикл 6,9	8,0 4,7 5,9	11,2 5,7 7,6	9,1 5,9 7,1	7,7 5,0 6,0
Выбросы CO ₂ , г/км	159	136	176	166	138
Емкость топливного бака, л	60	55	60	55	55
Топливо	бензин АИ-95—98	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95

* Со сложенными задними сиденьями
** Для I, II, III и IV передач/для V, VI и VII передач/для задней передачи

Что почем?

Citroen C4 с двигателем 1.6 VTi (120 л.с.) и «механикой» стоит \$17900 (143200 грн) — «в базе» нет CD-проигрывателя, зато имеется круиз-контроль. Такой же C4 с «автоматом» и системой стабилизации предлагают как минимум за \$19750 (158000 грн), но благодаря многочисленным опциям цену можно поднять до \$28450 (227600 грн). Бюджетная версия с двигателем 1.6i (110 л.с.) обойдется в \$17500 (140000 грн). На тесте побывал хэтчбек с шестью подушками безопасности, климат-контролем, кожаным салоном, электроприводом сиденья водителя, панорамной крышей и навигационной системой.

Из-за повышенного спроса «це-четвертых» на наших складах не осталось: сейчас украинские дилеры принимают заказы на поставку машин в августе. Гарантия — два года без ограничения пробега.

Обновленный **Peugeot 308** с таким же атмосферником 1.6 VTi (120 л.с.) в базовом исполнении чуть дороже — \$18300 (146400 грн) за хэтчбек с двумя подушками безопасности, ABS и передними электростеклоподъемниками. Заказ «автомата» выльется в дополнительные \$1500 (12000 грн). Нам удалось познакомиться с «горячей штучкой» — хэтчбеком с турбомотором 1.6 THP (150 л.с.), АКП Aisin,

восемью подушками безопасности, панорамной крышей, задним парктроником, датчиками света и дождя и окраской «металлик». Кстати, Peugeot предлагает на украинский рынок и автомобили с турбодизелем: 308 1.6HDi (92 л.с.) стоит от \$19150 (153200 грн), а вариант с двигателем того же объема и мощностью 115 л.с. — от \$22950 (183600 грн). Доплата за «металлик» — от \$500 (4000 грн) до \$700 (5600 грн) в зависимости от выбранного цвета. Гарантия — три года или 100000 км.

Toyota Auris дороже «французов»: хэтчбек с двигателем 1.6 Valvematic (132 л.с.) и «механикой» стоит \$20050 (160400 грн). Версия с «автоматом» оснащается старым мотором 1.6 VVT-i (124 л.с.) и предлагается за \$21950 (175600 грн). В «базе» — четыре подушки безопасности, ABS, кондиционер, обогрев передних сиденья, передние электростеклоподъемники и CD-ресивер. А самый дорогой Auris с семью подушками безопасности, климат-контролем, системой бесключевого доступа и легкосплавными колесами стоит \$25950 (207600 грн).

Количество автомобилей на дилерских площадках ограничено: хоть Auris и выпускается в Турции, комплектующие на завод приходят из Японии, а их поставка до сих пор не восстановлена в полном объеме. Индивидуальный

заказ дилеры выполняют не раньше, чем через два месяца. Гарантия — три года или 100000 км.

Цена на хэтчбек **Ford Focus** тоже кусается: базовая версия Trend с двигателем 1.6 TiVCT (105 л.с.), шестью подушками безопасности, ESP, кондиционером, центральным замком, электроприводом передних стекло, обогревом наружных зеркал и кожаным рулем спорна на 179900 грн дороже — зато есть климат-контроль, датчики дождя и света, внутреннее зеркало с затемнением, передние сиденья спортивного типа, «спортивная» подвеска и легкосплавные колеса. За версию Sport Plus с таким же мотором, форсированным до 125 л.с., берут еще на 10000 грн больше и дают «в довесок» обогрев ветрового стекла и передних сидений.

В наших руках побывал хэтчбек с шестью подушками безопасности, ESP, климат-контролем, биксеноновыми фарами, комбинированной обивкой салона, парковочным автопилотом и другими «вкусностями». Доплата за «металлик» — от 3900 до 5900 грн. Гарантия — три года без ограничения пробега.

Volkswagen Golf 1.4 TSI (122 л.с.) — самый дорогой автомобиль в нашей компании: базовый пятидверный хэтчбек с семью подушками безопасности, ESP и кондиционером

стоит \$25470 (203760 грн), а преселективный «робот» DSG поднимет цену до \$27635 (221080 грн). Наш хэтчбек — с ESP, климат-контролем, CD-проигрывателем, навигатором, парктроником, обогревом передних сидений и легкосплавными колесами — потянул аж на \$33463 (267704 грн).

Есть и модификации по-скромнее. Разброс цен — от

\$22972 за пятидверку с двигателем 1.6 (102 л.с.) до \$25750 (206000 грн) за версию с турбодизелем 1.6 TDI (105 л.с.) и «механикой». Покупка трехдверного Гольфа позволит сэкономить \$1024 (8192 грн). Автомобили есть в наличии у дилеров, а поставка на заказ займет около четырех месяцев. Гарантия — два года без ограничения пробега.

Альтернатива

Выбор пятидверных хэтчбеков гольф-класса широк: вместе с участниками нашего теста наберется почти два десятка моделей — от китайских машин с начальной ценой от 82000 грн до 160-сильного хэтчбека Seat Leon 1.8 TSI за 244990 грн.

Автомобиль	Двигатели	Коробки передач*	Базовая цена, грн**	Подробности
Chery M11	1.6 (119 л.с.)	M5	105680	AP №14-15, 2010
Chevrolet Lacetti	1.6 (109 л.с.)	M5	117280	AP №10, 2010
Geely MK-2	1.5 (94 л.с.)	M5	81900	AP № 19, 2009
Honda Civic	1.8 (140 л.с.)	M6/A5	200800	AP №7, 2008
Hyundai i30	1.4 (109 л.с.), 1.6 (122 л.с.), 1.6 CRDi (115 л.с.)	M5/A4	133000	AP №12, 2010
Kia cee'd	1.4 (109 л.с.), 1.6 (122 л.с.)	M5/M6/A4	145600	AP №5, 2010
Lifan 520i	1.3 (89 л.с.), 1.6 (106 л.с.)	M5	89200	AP №11, 2010
Mazda 3	1.6 (105 л.с.), 2.0 (150 л.с.)	M5/A4/MT6/A5	176400	AP №12, 2010
Nissan Tiida	1.6 (110 л.с.), 1.8 (126 л.с.)	M5/M6/A4	145120	AP №22, 2007
Opel Astra H Classic	1.6 (115 л.с.)	M5	151200	AP №21, 2007
Opel Astra J	1.4 (100—120 л.с.), 1.6 (115 л.с.)	M5/M6/A6	198560	AP №12, 2010
Renault Megane	1.6 (106 л.с.), 2.0 (143 л.с.)	M5/M6/A4/B	143000	AP №12, 2010
Seat Leon	1.4 (85 л.с.), 1.2T (105 л.с.), 1.4T (125 л.с.), 1.8T (160 л.с.)	M5/M6/P7	149990	AP №12, 2009
Skoda Octavia	1.6 (102 л.с.), 1.8 (160 л.с.), 2.0TDI (140 л.с.)	M5/M6/A6/P7	162704	AP №21, 2008

* M — механическая, A — автоматическая, P — роботизированная, B — вариатор, цифра — количество передач
** Цены по состоянию на 22 июня 2011 года \$1 = 8 грн и 1 евро = 11,5 грн



На Гольфе наружные зеркала маловаты. На других машинах они больше, но идеальных нет — где-то пользоваться ими мешает неправильная форма (Peugeot и Ford), где-то — большая зона с искажениями (Toyota и Citroen). Citroen в комплектации Exclusive и Ford за доплату 24500 рублей предлагают электронную систему контроля за слепыми зонами



«Лосиный тест»

На «переставке» лучший результат — за Citroenom. А хуже всех выступили лишённые системы стабилизации Toyota Auris и Volkswagen Golf

Удивительно высокой скорости, 83,6 км/ч, удалось достичь на Citroene. Спасибо строгой системе стабилизации: она эффективно подавляла заносы, попутно снижая скорость автомобиля. Правда, при 70 км/ч наметился ступенчатый рост усилия на руле.

Из пяти волонтеров фиаско за рулем Citroена потерпели двое: один слишком резко крутанул руль и «споткнулся» об упомянутую ступеньку усилия, а второй посетовал на недостаток информативности.

Скорость Форда ниже — 79,7 км/ч, но и она далась с трудом: при резких перестроениях было трудно предсказать характер и степень подраивания задней подвески. К тому же система стабилизации не сразу бралась за коррекцию заноса, но при возврате на «свою» полосу помогала завершать маневр без курсовых колебаний.

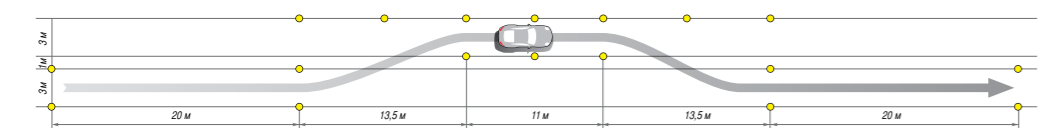
Только один приглашенный водитель из пяти не обьехал препятствие.

Максимальная скорость выполнения «лосиного теста», км/ч

Автомобиль	Скорость
Citroen C4	83,6
Ford Focus	79,7
Peugeot 308	79,4
Toyota Auris	75,1
Volkswagen Golf	75,4

«Лосиный тест» с первой попытки на скорости 65 км/ч

Автомобиль	Маневр выполнили
Citroen C4	3 водителя из 5
Ford Focus	4 водителя из 5
Peugeot 308	4 водителя из 5
Toyota Auris	4 водителя из 5
Volkswagen Golf	3 водителя из 5



Испытание «Аварийная ситуация» позволяет оценить надежность управления автомобилем при объезде внезапно возникшего препятствия. В серии заездов эксперт определяет предельную скорость выполнения маневра, а пять водителей, уже познакомившись с автомобилями в штатных режимах движения, на скорости 65 км/ч с первой и единственной попытки пытаются объехать «лося» и вернуть машину на «свою» полосу

Результат Peugeot — 79,4 км/ч. Автомобиль надежно идет по траектории благодаря системе стабилизации, которая эффективно трансформирует нежелательные заносы в скольжения четырьмя колесами. С ростом скорости predictability этих скольжений закономерно увеличивается, не оставляя ни места, ни времени для возврата на «свою» полосу движения.

Из пяти добровольцев только один не разошелся с «лосем». Golf был еще медленнее (75,4 км/ч), а причина — в от-

сутствии системы стабилизации: заносы проявлялись не только на «встречке», но и при возврате на «свою» полосу.

В «одноразовых» заездах на Голефе неудачу потерпели двое. Как и Golf, Auris без системы стабилизации — и по мере увеличения скорости проваливался во все более глубокие заносы, что и ограничило предельную скорость на уровне 75,1 км/ч. Но участники «тихоходных» заездов выступили достойно: четверо из пяти успешно увернулись от «лося».

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили					
	Citroen C4	Ford Focus	Peugeot 308	Toyota Auris	Volkswagen Golf	
Максимальная скорость, км/ч	172,0	187,0	197,5	177,0	193,0	
Время разгона, с	0—50 км/ч	5,0	4,3	3,6	4,6	3,8
	0—100 км/ч	14,7	13,2	10,1	13,1	10,7
	0—150 км/ч	37,3	32,0	23,5	32,6	26,4
	на пути 400 м	19,9	19,0	17,3	19,1	17,7
	на пути 1000 м	36,0	34,4	31,5	34,8	32,4
	60—100 км/ч (III)	—	9,8	—	—	—
	60—100 км/ч (IV)	—	13,5	—	—	—
Выбег, м	80—120 км/ч (V)	—	21,7	—	—	—
	60—100 км/ч (D)	7,9	—	6,0	7,9	6,6
	80—120 км/ч (D)	10,7	—	7,4	10,3	8,3
	с 50 км/ч	656	621	610	655	649
	130—80 км/ч	1004	1026	1055	998	1024
Торможение со скорости 100 км/ч	160—80 км/ч	—	1529	1606	1519	1556
	путь, м	38,1	38,6	37,5	41,8	38,7
замедление, м/с ²	путь, м	38,1	38,6	37,5	41,8	38,7
	замедление, м/с ²	10,1	10,0	10,3	9,2	10,0

Точность показаний спидометра

Автомобили	Показания спидометра, км/ч							
	40	60	80	100	120	140	160	180
Citroen C4	38	57	76	96	115	135	155	—
	38	58	78	98	117	137	157	176
Ford Focus	37	55	75	94	114	134	154	174
	37	55	75	94	114	134	154	174
Peugeot 308	37	55	75	94	114	134	154	174
	37	55	75	94	114	134	154	174
Toyota Auris	37	55	75	94	114	134	154	174
	37	55	75	94	114	134	154	174
Volkswagen Golf	38	57	76	95	114	134	153	173
	38	57	76	95	114	134	153	173

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Автомобили	Citroen C4	Ford Focus	Peugeot 308	Toyota Auris	Volkswagen Golf
Цена базовой версии в Москве, руб.	623900	605500	785000	743500	757620
Цена базовой версии в Киеве, грн	158000	199900	н.д.	175600	221080
БЕЗОПАСНОСТЬ					
Количество подушек безопасности	6	6	8	7	7
АБС	+	+	+	+	+
Система динамической стабилизации	+	П	+	—	—
Система контроля слепых зон позади автомобиля	П	—	—	—	—
Биксенонные фары	—	О	—	—	—
Дневные ходовые огни	+	О	+	—	+
Омыватели фар	—	О	П	—	О
Противотуманные фары	П	П	+	П	П
КОМФОРТ					
Кондиционер	+	+	+	+	+
Двухзонный климат-контроль	П	П	+	П	О
Регулируемая по углу наклона и вылету рулевая колонка	+	+	+	+	+
Мультимедийное рулевое колесо	П	П	—*	+	О
Отделка рулевого колеса кожей	П	П	+	+	П
Электробогрев лобового стекла	—	О	—	—	—
Электрпривод складывания наружных зеркал	П	О	П	П	О
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	П	П	П	П	О
Электростеклоподъемники передние/задние	+/П	+/П	+/-	+/П	+/О
Обивка салона кожей	О	О**	—	—	—
Регулировка сиденья водителя с электрприводом	О	—	—	—	—
Память положения сиденья водителя	О	—	—	—	—
Регулировка сиденья водителя/пассажира по высоте	+/П	+/П	+/-	+/-	+/П
Регулировка наклона спинки задних сидений	—	—	—	+	—
Обогрев передних сидений	П	П	+	+	О
Вибромассажер у передних сидений	П	—	—	—	—
Задний центральный подлокотник	П	П	П	+	П
Панорамная крыша	О	—	П	—	—
ЭЛЕКТРОНИКА					
CD-проигрыватель	П	+	+	+	О
Навигационная система	О	—	—	—	О
Bluetooth	П	О	П	П	О
Противоугонная сигнализация	О	П	—	—	О
Датчики освещенности и дождя	П	П	П	П	О
Датчик давления в шинах	—	О	—	—	О
Запуск двигателя кнопкой	—	П	—	П	—
Система доступа без ключа	—	—	—	П	—
Маршрутный компьютер	П	П	+	+	+
Круз-контроль	+	О	П	П	—
Радар парковки передний/задний	П/П	О/О	—/П	—/—	О/О
Парковочный автопилот	—	О	—	—	—
ВНЕШНОСТЬ					
Легкосплавные колеса	П	П	+	П	П
Окраска «металлик»	О	О	О	О	О
ПРАКТИЧНОСТЬ					
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+	+	+
Лучок для длинномеров	П	—	П	—	П
Полноразмерное запасное колесо	докатка	+	+	+	+
Цена тестируемого автомобиля в Москве, руб.	884900	839900	830000	888500	1018060
Шины	Michelin Energy Saver 205/55 R16	Continental ContiSport 215/50 R17	Bridgestone Turanza ER300 215/55 R16	Bridgestone Turanza ER300 205/55 R16	Bridgestone Turanza ER300 205/55 R16

* Два пульта на рулевой колонке
 ** Комбинированная обивка кожей и тканью
 (+) Комплектация базовой версии (О) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль
 (П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля
 (—) Не установлено на участвовавшем в тесте автомобиле



Попрошу без «е»

Телефонный звонок из представительства Peugeot с предложением руки и сердца 115-сильного турбодизельного «триста восьмого» застал врасплох: неужели на украинском рынке появится «микрогибридный» хэтчбек Peugeot 308 1.6 e-HDi, за которым активно охотятся разборчивые европейцы? Нет: силовые установки e-HDi строят на основе дизелей HDi FAP, соответствующих нормам Евро 5, — но такие Peugeot 308 остаются в Центральной Европе. А на украинский рынок хэтчбек поступает только с 1,6-литровым турбодизелем HDi (Евро 4). Без «е».

Хочешь экономить — плати. Самый доступный 115-сильный «триста восьмой» HDi сто-

ит \$22950, а наш экземпляр, щедро сдобренный опциями, «тянет» на все \$28750. Правда, и нашпигован он не хуже бензинового собрата, который принимал участие в сравнительном тесте: тут еще есть «акустика» JBL, кожаный салон и... пятиступенчатая «механика» — единственная трансмиссия, доступная у нас для дизельных «триста восьмых».

Короткая судорога при повороте ключа зажигания — и тишина: нет ни характерного стрекота (за шумоизоляцию моторного отсека — ты!), ни вибрации на педалях или «ручке». Только в багажнике автомобиля, не отъездившего еще и пяти тысяч километров, на кочках что-то побрякивает.

Нижние передачи старень-

кой «пятиступки» коротки: выкручивая дизель «в крик», на первой передаче можно разогнаться до 40 км/ч, второй — до 80, а с третьей на четвертую придется переключаться на скорости не выше 125 км/ч. Зато предел четвертой — аж 170 км/ч: выходит, на пятой передаче можно продолжать разгоняться до «паспортных» 186 км/ч. Но лучше побережь уши: посвистывающий голос 1,6-литрового турбодизеля ломается, как у подростка, срываясь на зонный дискант. Впрочем, для напористой, но неэкстремальной езды 115-сильного мотора хватает и без надрыва: 254 Нм крутящего момента «просыпаются» уже при 1750 об/мин — в напряжен-

ном городском потоке Peugeot 308 1.6 HDi шумит как рыба в воде. А вот при 110 км/ч на пятой передаче стрелка тахометра не опускается ниже 2500 об/мин — шестая ступенька была бы в самый раз. Глядишь, и расход топлива оказался бы меньше. Впрочем, даже те пять-шесть литров на «сотню», которые давались мне с пятиступенчатой коробкой без малейших попыток наступить на горло приемистому моторчику, тоже достижение. Конечно, система «старт-стоп» вместе с прочими микро- и макрогибридными «приблудами» сберегла бы еще пару стаканов топлива. Но соразмерной ли с ценой версии e-HDi была бы такая экономия? □



Аппетит 115-сильного турбодизеля скромн: в смешанном цикле мне без труда удалось уложиться в 5 л/100 км

Peugeot 308 1.6 HDi. Паспортные данные

Тип кузова	пятидверный хэтчбек
Число мест	5
Снаряженная масса, кг	1299
Двигатель	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	1560
Число клапанов	8
Макс. мощность, л.с./кВт/мин	115/82/3600
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	254/1750
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Максимальная скорость, км/ч	186
Время разгона 0—100 км/ч, с	11
Расход топлива, смешанный цикл, л/100 км	4,6
Выбросы CO ₂ , смешанный цикл, г/км	120
Емкость топливного бака, л	60
Топливо	дизельное



От том, что этот Peugeot 308 оборудован дизелем, свидетельствует лишь красная зона шкалы тахометра, которая начинается с 5000 об/мин



Работать рычагом пятиступенчатой коробки приходится «с размахом»

Здоровенный «брелок» крышки топливного бака, привычно оставшийся на жале ключа, приходится нести в руке: французы верны себе... Зато кассир АЗС, потянув носом, безошибочно определяет: — Дизель? До полного? Лью «под горлышко», и на дисплее бортового компьютера новенького Peugeot 308 1.6 HDi появляется оптимистичная надпись: до следующей заправки — 1050 км. Не верю!

Сергей ЛАВРИНЕНКО
 Фото Сергея МАМИНА