



Тяжелый мост

Новый Citroen C5 — «француз» или «немец»? Покатая крыша — словно мост через Рейн между французским Страсбуром, то есть стильной передней частью с огромным «двойным шевроном», и немецким Оффенбургом — тяжеловесной, основательной кормой. Серьезный автомобиль. И стоит серьезно: миллион триста тысяч рублей за «це-пятый» с 215-сильной трехлитровой «шестеркой» и «автоматом». Как BMW 325iA и Audi A4 2.0 TFSI!

Но мы решили для начала сравнить Citroen с теми «немцами», что попроще, — это 200-сильный Volkswagen Passat 2.0 TFSI с «автоматом» и 225-сильный Ford Mondeo с «механикой». Тем более что ценники у них пусть и скромнее, но не намного: 1 миллион 237 тысяч и 1 миллион 144 тысячи рублей соответственно.

Юрий ВЕТРОВ
Фото Степана ШУМАХЕРА





Саким породистым глухим звуком закрываются массивные двери Ситроена! Уплотнители — двойные, дверные ручки — почти мерседесовские. А когда фирменная гидropневматическая подвеска заставляет Citroen «присесть» на 45 мм, облегчая и без того несложную посадку в роскошное кресло с вибромассажем...

Настоящий бизнес-класс?

Внутри Citroen C5 тоже неожиданно солиден. Это не Ford, где панельки «дышишт» под рукой, и даже не Volkswagen с его стильным и качественным, но все же простым интерьером. Во французском седане царит *ordnung* — немецкий порядок! Он — в правильной геометричности интерьера, тоненьких и ровненьких зазо-

рах, основательности панелей из мягкого пластика. Роскошные приборы с нависающими блюдцами дисплеев поверх стрелок, скрытый чехлом извилистый паз селектора «автомата»...

Островок Франции — неподвижная ступица руля, как у всех последних Ситроенов. Россьюлью кнопок на ней пользоваться удобно — разве что клавиши зву-

кового сигнала нужно поискать. Низко установленное кресло по-немецки жесткое — как у Пассата. При этом профиль кресла выверен столь же прецизионно. Более того, спинку можно подогнать под форму именно вашего позвоночника — наклон верхней части регулируется!

Правда, Passat с его крепкими объятиями эталонного кресла еще лучше по



Мягкий пластик, почти идеальная подгонка панелей, спокойные линии... Новые французские ценности?



Шестиступенчатый «автомат» работает плавно, рычаг перемещается по извилистой прорези: все как в Мерседесе



Только Citroen предлагает полностью раздельный «климат» — и по температуре, и по направлению воздушных потоков



Кнопкой Sport можно принудительно задействовать «спортивный» режим гидропневматической подвески, а клавишами со стрелками — увеличить или уменьшить клиренс



Роскошному креслу не хватает разве что регулировки валиков боковой поддержки



Ситроеновский диван и удобные ручки-подлокотники создают отличную атмосферу, но Mondeo и Passat просторнее



За воздуховоды на средних стойках, в отличие от Mondeo, у Ситроена доплачивать не нужно

ка, которая особенно хороша в режиме Sport.

Зато останавливается Citroen лучше всех — тормозной путь с сотни не превысил 41 метра. Причем результат наверняка мог бы быть и лучше — мы тормозили с гидропневматической подвеской в «мягком» режиме Comfort. А в «спорте», когда более жесткие настройки плотнее при-

жмут колеса к дороге, эффективность тормозов должна быть еще выше. Жаль, проверить это не удалось: из-за сбоев в электронике под конец теста АБС стала допускать продолжительную блокировку колес. Ох уж эти милые французы...

Passat и Mondeo тоже радуют отлично настроенными тормозами, но из-за более узких шин базовой размерности 215/55

R16 против 245/40 ZR19 у Ситроена Volkswagen проиграл пять метров тормозного пути со 100 км/ч и целых восемь — со скорости 150 км/ч.

Широкие шины помогли Ситроену и на «переставке» — благодаря им и отлично настроенной системе стабилизации предельная скорость выполнения маневра оказалась на уровне спортивных

эргономике. У Mondeo сиденья не такие плотные, есть большой перепад между педалями газа и тормоза, а дисплей HMI, который на версии Titanium X потеснил основные приборы, в отсутствие встроенной навигации выглядит нелепо.

Кто быстрее? Однозначно не Citroen C5 V6. Ведь он на 130 кг тяжелее Mondeo, а разница в снаряженной массе с Passatом и вовсе достигает двух центнеров! Поэтому при одновременном старте с места Citroen набирает 100 км/ч за 10,2 с — почти на две секунды позже, чем Passat и Mondeo.

А куда спешить? Не лучше ли катить в спокойном ритме, наслаждаясь бархатными переключениями «автомата»? Но об обгоне нужно позаботиться заранее, ибо после резкого нажатия на газ коробка будет искать среди своих шести передач нужную, как двоечник у доски роется в карманах в поисках спасительной шпаргалки. Две секунды прошли, пониженная найдена, но Citroen начинает разгон неспешно, как сонный лев. Да еще задемпированная педаль газа...

То ли дело Passat и Mondeo с их турбомоторами! Они набирают скорость ноздря в ноздрю — 8,4 с до сотни. А с выключенной системой стабилизации Passat даже чуть быстрее, несмотря на проигрыш в мощности, меньший КПД «автомата» и одно «лишнее» переключение (вторая передача «механического» Mondeo выкручивается ровно до 101 км/ч). У Mondeo — почти безупречная «механика», у Passата — отличная автоматическая короб-



Шторки — стандартное оборудование топ-версии Ситроена



Легкость, с которой Mondeo заныряет в повороты, заставляет напрочь забыть о его огромных габаритах

Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



Самый удобный и красивый инструментарий — у Ситроена. Неоново-красные шкалы Пассата и урезанные вправо и размерах дисплеем HMI приборы Mondeo не столь хороши

Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



Перчаточный ящик Mondeo просто огромен: рука уходит в него чуть ли не по плечу. Можно разместить пакет формата А4 и в более скромном бардачке Пассата. А вот в маленький отсек Ситроена она не помещается. Во всех автомобилях бардачки охлаждаемые

купе: 83,2 км/ч! Хорош Citroen. Отменно держит скоростную прямую, с немецким педантизмом отслеживает любые отклонения барабанки, точно прописывает и погодные скоростные дуги, и закрученные медленные виражи. Жесткость подвески, кстати, сильно влияет только на крены: в режиме Comfort они столь же велики, как у Mondeo, а в режиме Sport — скромны, как у Пассата. В случае скользкений неотключаемая на скорости выше 50 км/ч ESP, как ангел-хранитель, надежно и почти незаметно страхует водителя Ситроена от сносов и заносов.

Идеал? К сожалению, нет — гидроусилитель руля подкачал. Да, усилие логично растет вслед за скоростью, но почему оно не увеличивается столь же линейно вслед за поворотом руля? Отклоняешь барабанку, а в ответ на руль одно сплошное фоновое усилие, как будто колеса увязли в гудроне. Связь с машиной теряется. А в неровных напряженных поворотах сквозь эту «гидроизоляцию» на руль приходят удары по хлеще, чем у Форда, где барабанка уж очень активно живет жизнью дороги.

Mondeo вообще простак. Зато — живой, понятный и азартный. Его можно расслабленно вести на высокой скорос-



Кто бы мог подумать, что всего через год интерьер Mondeo будет смотреться уже не таким стильным и качественным? Конкуренты не дремлют



Магнитола Sony в Mondeo звучит средне, дисплей бликует



Четкость и легкость привода «механики» у Mondeo по-прежнему на высоте

ти или смело кидать в любые виражи — под сброс газа Mondeo доворачивается внутрь легко и быстро. Руль информативен (за исключением провалов усилия при очень быстром вращении), а электроника начнет страховывать азартного водителя только при откровенно опасных заносах. Driver's car!

Volkswagen ведет себя строже. На автобане он непоколебим и быстр, в любых поворотах чертит траекторию точнее циркуля. Система стабилизации не столь строга, как у Ситроена, но и не заигрывает с водителем, как у Форда. Руль информативен, как у Mondeo, но полностью «отвязан» от дорожных вибраций. Одни плюсы! Впуро накрывать Passat прозрачным колпаком, везти в Париж в Палату мер и весов и вешать табличку: «Эталон переднеприводной управляемости».

Плата — небольшой проигрыш в комфорте: Volkswagen подробнее Форда и Ситроена повторяет профиль дороги, а разнокалиберные выбоины отдаются чуть более сильными ударами. Зато есть чувство цельного, крепко сбитого автомобиля. Подтверждает драйверскую ори-



Рельефное кресло установлено по-автобусному высоко



Сзади в Mondeo простор и комфорт — лучшая «галерка» в трио?

ентацию и хорошо поставленный «голос» турбомотора: все остальные шумы заглушены отменно.

Комфорт Mondeo противоречив. С одной стороны — отличная плавность хода, омраченная лишь толчками на стыках («спасибо» низкопрофильным 18-дюймовым колесам). А с другой — какофония из громкого шинного гула и аэродинамического свиста, отчетливо слышимого уже на скорости 90 км/ч. Лишь мотор похвально неразговорчив.

Citroen лучше — в салоне слышны только негромкое шестицилиндровое урчание да тихий треск интерьерного пластика на неровностях. В комфортном режиме подвески C5 он мягко покачивается на асфальтовых волнах. Не нравится качка? Включаем Sport — и получаем почти такую же «собранную» подвеску, как у Пассата. «Почти» — потому что, в отличие от фольксвагеновской, энергоемкость у Ситроена никудынная: пробить «гидропневматику» на серьезной колдобине — пара пустяков.

Кстати, несмотря на почти такую же колесную базу, как у Mondeo (Passat на 106 мм короткобазнее, отчего и радиус разворота у него на добрый метр меньше), C5 ничуть не просторнее. В Пассате места сзади больше, уже не говоря про Mondeo, где на заднем диване и втроем не тесно. И по объему багажника Citroen — середняк.





В повадках Пассата нет ни единого изъяна. Эталон управляемости!



Фольксвагеновский интерьер: строго, лаконично и качественно



Управление микроклиматом — удобными вращающимися ободками и крупными кнопками внутри них



Кресла Пассата — с идеальным профилем, спортивные и не в ущерб удобству

Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



Passat обладает наилучшим багажником: отсек просторен и продуман. В Ситроене чуть меньше места для скраба, зато доступ к дальним уголкам — лучше не пожелаешь: спасибо вогнутому стеклу. А багажник Форда существенно меньше из-за вкладыша под докатку, плюс скромный проем — вещи кидаешь будто в пещеру. Лаз за откидными несимметричными спинками по высоте почти вдвое меньше, чем у Ситроена и Фольксвагена. Passat отличается от C5 разве что алгоритмом трансформации: спинки откидываются в одно движение, в то время как у «француза» надо прежде повозиться с подушкой и утопить подголовники

Что в итоге? Считаем баллы экспертизного рейтинга — и... Увы, Citroen C5 в арьергарде. А ведь хороший автомобиль: оценки за тормоза, акустический комфорт и систему микроклимата выше, чем у конкурентов. И вообще, по сравнению с прошлым «це-пятым» — колossalный шаг вперед! Но если предыдущий Citroen C5 дважды обыгрывал в наших тестах тогдашние Passat и Mondeo (см. AP №12, 2001 и AP №3, 2002), то нынешний этого сделать не смог: уж больно высока планка, которую нынче взяли Ford — и особенно Volkswagen. □



825
Volkswagen Passat



822
Ford Mondeo



804
Citroen C5

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:



Проголосовали 19988 человек

Экспертные оценки Авторевю

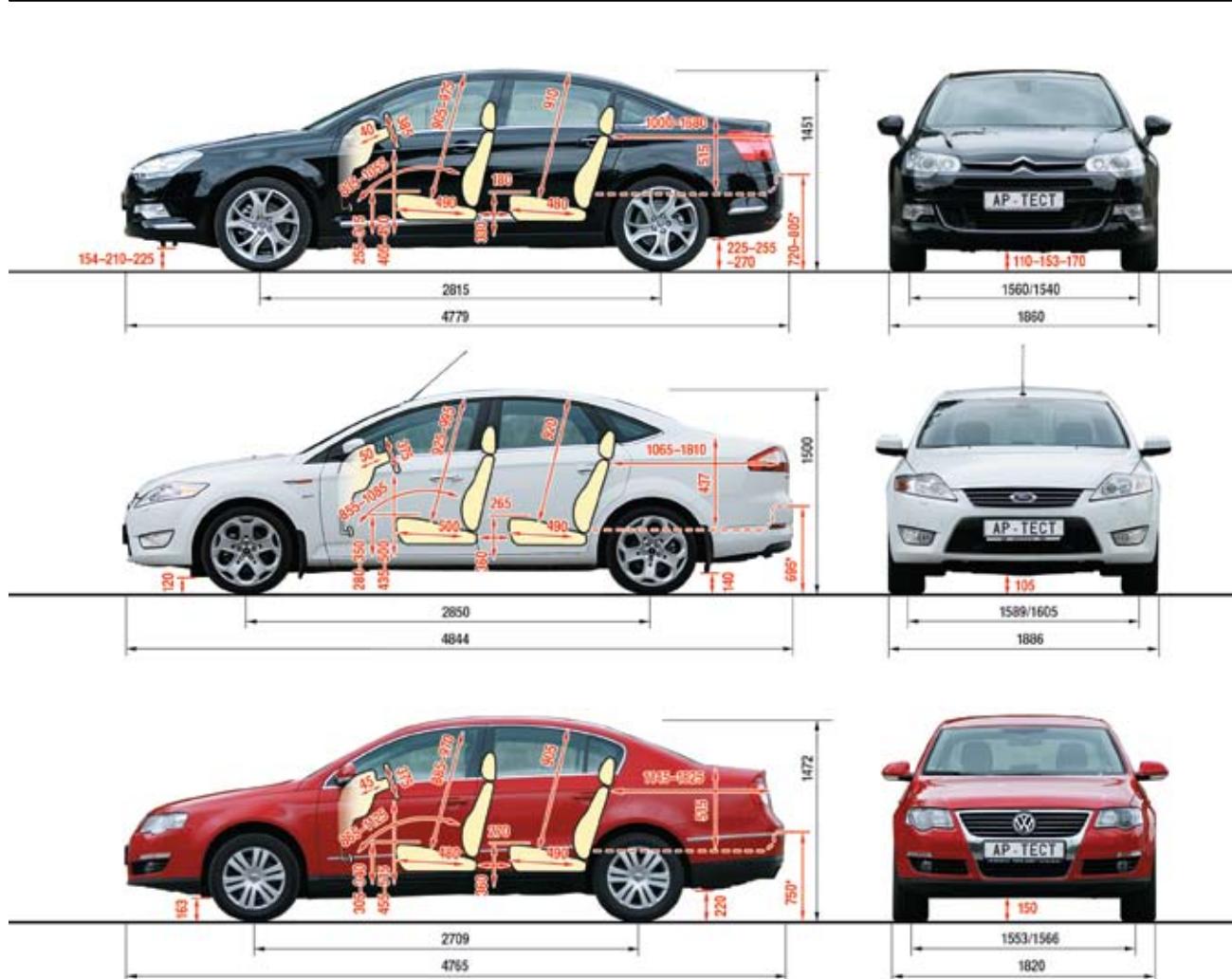
| Оцениваемые параметры | Макс. балл | Автомобили | | | Почему? |
|-----------------------------|-------------|------------|-------------|-------------------|--|
| | | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat | |
| Эргономика | 200 | 163 | 160 | 164 | У Passata наилучшие кресла. В Mondeo массивные основания передних стоек мешают смотреть вперед, а в Passate затруднен обзор назад: зеркала маловаты |
| Рабочее место водителя | 100 | 84 | 83 | 87 | |
| Обзорность | 100 | 79 | 77 | 77 | |
| Динамика | 340 | 267 | 298 | 292 | Из-за комфортной работы «автомата» и большей массы Citroen проигрывает на разгоне. Passat на узеньких шинах останавливается позже всех. А шасси Ситроена портит абсолютно неинформативный руль |
| Разгонная динамика | 110 | 78 | 101 | 102 | |
| Тормозная динамика | 120 | 104 | 102 | 90 | |
| Управляемость | 110 | 85 | 95 | 100 | |
| Ездовой комфорт | 270 | 225 | 215 | 210 | Passat жестче других отрабатывает неровности, а Citroen огорчил плохой энергоемкостью. Гул шин в Mondeo чрезмерно навязчив, а в Passate черезсчур задорно рычит мотор. Климат-контроль Ситроена раздельный не только по температуре, но и по направлению воздушных потоков |
| Плавность хода, виброзащита | 100 | 80 | 85 | 75 | |
| Акустический комфорт | 90 | 75 | 65 | 70 | |
| Микроклимат | 80 | 70 | 65 | 65 | |
| Комфорт салона | 190 | 149 | 149 | 159 | Mondeo намного просторнее для пассажиров, но места для багажа в нем меньше и лаз за откидными спинками невелик. Багажник Passata самый большой, алгоритм трансформации салона — самый удобный |
| Пассажирские места | 90 | 70 | 78 | 72 | |
| Багажник | 80 | 62 | 56 | 69 | |
| Трансформация салона | 20 | 17 | 15 | 18 | |
| Суммарный балл | 1000 | 804 | 822 | 825 | |



Четкая формовка жесткой спинки и подушки плюс высокий горб тоннеля недвусмысленно намекают: третий на заднем диване Passата — лишний



Размеры

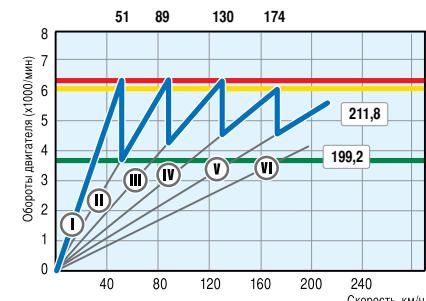


Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю

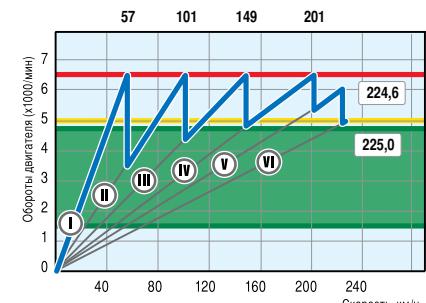
* Погрузочная высота

Графики разгона

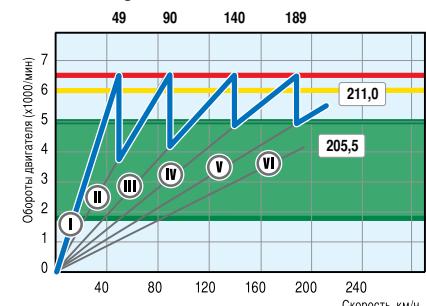
Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



СОВЕРШЕННАЯ ЗАЩИТА ОТ ПОДДЕЛОК

Двухкомпонентная крышка

Представляет собой комбинацию полизтиленовой крышки и вкладыша из специального пластика. Крышка снабжена гарантитным кольцом и алюминиевой термошарнирной ставкой.

Трехслойные стеки канистры

Стеки канистры имеют 3 разных слоя (внешний, средний и внутренний), которые легко различны после открытия канистры. Производство многослойных канистр требует использования конструктивных компонентов, выполненных по высоким технологиям, которые невозможно произвести на оборудовании низкого качества.

Вплавляемая этикетка

Этикетка наносится на поверхность канистры непосредственно в процессе ее изготовления. Она вплавляется в стеки канистры под воздействием температуры в момент формования, образуя в результате единое целое с материалом, из которого выполнена упаковка. Данная технология полностью исключает возможность отрывания краев этикетки от канистры.

Вплавляемые этикетки в отличие от традиционных более устойчивы к воздействию влаги и прямых солнечных лучей, что способствует сохранению их товарного вида на протяжении длительного времени использования канистры.

Фольга на горловине

Горловина канистры запакована алюминиевой фольгой, которая исключает проливание масла при опрокидывании канистры и служит дополнительной защитой от подделки.

Лазерная маркировка этикеток

На этикетке обратной стороны канистры содержится информация о дате производства и номере партии продукта.

Индивидуальный порядковый номер

Индивидуальный порядковый номер упаковки указан на этикетке обратной стороны канистры.

ЛУКОЙЛ
МОТОРНЫЕ МАСЛА
www.lukoil-masla.ru

Безопасность

Все три автомобиля уже «в базе» имеют АБС, EBD, шесть подушек безопасности (фронтальные, боковые и занавески), ремни с преднатяжителями и крепления Isofix. Только Ford Mondeo в начальной комплектации лишен системы стабилизации — она предлагается за доплату в 9500 рублей. Зато Mondeo и Citroen C5 серийно оборудуются «коленной» подушкой безопасности водителя, а для французского седана за 13 тысяч рублей можно заказать боковые подушки для задних пассажиров.

Все три автомобиля по методике EuroNCAP заработали максимальные пять звезд за защиту пристегнутых передних седоков.

Безопасность пассажиров-детей также на высоте. Все три автомобиля, укомплектованные креслами Britax Roemer, заработали по четыре звезды из пяти возможных, но Ford Mondeo обеспечил чуть лучшую защиту.

Безопасность пешеходов у всех трех машин оценена в две звезды из четырех возможных, но Citroen C5 из-за слишком жесткого капота опаснее при наезде.



| Citroen C5* | ★★★★★ |
|-------------------------|-----------|
| Общий рейтинг | 35 баллов |
| Фронтальный краш-тест | 15 (94%) |
| Боковые краш-тести | 18 (100%) |
| СНРБ** | 2 |
| Защита пассажиров-детей | 38 (78%) |
| Защита пешеходов | 11 (31%) |
| Снаряженная масса | 1608 кг |

* Испытания проводились по методике EuroNCAP

** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



| Ford Mondeo* | ★★★★★ |
|-------------------------|-----------|
| Общий рейтинг | 35 баллов |
| Фронтальный краш-тест | 15 (94%) |
| Боковые краш-тести | 18 (100%) |
| СНРБ** | 2 |
| Защита пассажиров-детей | 39 (80%) |
| Защита пешеходов | 18 (50%) |
| Снаряженная масса | 1559 кг |

* Испытания проводились по методике EuroNCAP

** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



| Volkswagen Passat* | ★★★★★ |
|-------------------------|-----------|
| Общий рейтинг | 34 балла |
| Фронтальный краш-тест | 14 (88%) |
| Боковые краш-тести | 18 (100%) |
| СНРБ** | 2 |
| Защита пассажиров-детей | 38 (78%) |
| Защита пешеходов | 17 (47%) |
| Снаряженная масса | 1447 кг |

* Испытания проводились по методике EuroNCAP

** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности

Паспортные данные

| Параметры | Автомобили | | |
|----------------------------------|---|--|--|
| | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
| Тип кузова | 4-дверный седан | 4-дверный седан | 4-дверный седан |
| Число мест | 5 | 5 | 5 |
| Объем багажника, л | 439 | 493 | 565 |
| Снаряженная масса, кг | 1725 | 1492 | 1463 |
| Полная масса, кг | 2230 | 2185 | 2070 |
| Двигатель | бензиновый, с распределенным впрыском | бензиновый, с распределенным впрыском и турбонаддувом | бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом |
| Расположение | спереди, поперечно | спереди, поперечно | спереди, поперечно |
| Число и расположение цилиндров | 6, V-образно | 5, в ряд | 4, в ряд |
| Рабочий объем, см ³ | 2946 | 2521 | 1984 |
| Диаметр цилиндра/ход поршня, мм | 87,0/82,6 | 83,0/93,2 | 82,5/92,8 |
| Степень сжатия | 10,9:1 | 9,0:1 | 10,3:1 |
| Число клапанов | 24 | 20 | 16 |
| Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин | 215/155/6000 | 220/162/5000 | 200/147/6000 |
| Макс. крутящий момент, Нм/об/мин | 290/3750 | 320/1500—4800 | 280/1800—5000 |
| Коробка передач | автоматическая, 6-ступенчатая | механическая, 6-ступенчатая | автоматическая, 6-ступенчатая |
| Передаточные числа | I 4,15 II 2,37 III 1,56 IV 1,15 V 0,86 VI 0,69 задний ход 2,57 главная передача 3,75 | 3,39 1,91 1,27 0,95 0,78 0,65 3,23 4,00 | 4,04 2,37 1,56 1,16 0,85 0,67 3,19 3,87 |
| Привод | передний | передний | передний |
| Передняя подвеска | независимая, гидропневматическая, McPherson | независимая, пружинная, McPherson | независимая, пружинная, McPherson |
| Задняя подвеска | независимая, гидропневматическая, на продольных рычагах | независимая, пружинная, многорычажная | независимая, пружинная, четырехрычажная |
| Передние тормоза | дисковые, вентилируемые | дисковые, вентилируемые | дисковые, вентилируемые |
| Задние тормоза | дисковые | дисковые | дисковые |
| Шины | 245/45 R18 | 205/55 R16 | 215/55 R16 |
| Максимальная скорость, км/ч | 224 | 245 | 230 |
| Время разгона 0—100 км/ч, с | 9,2 | 7,5 | 7,8 |
| Расход топлива, л/100 км | городской цикл 15,6 загородный цикл 7,5 смешанный цикл 10,5 | 13,6 6,8 9,3 | 12,4 6,6 8,7 |
| Выбросы CO ₂ , г/км | смешанный цикл 248 | 222 | 207 |
| Емкость топливного бака, л | 71 | 70 | 70 |
| Топливо | бензин АИ-95—98 | бензин АИ-95—98 | бензин АИ-95—98 |

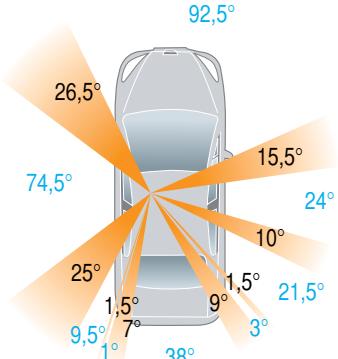
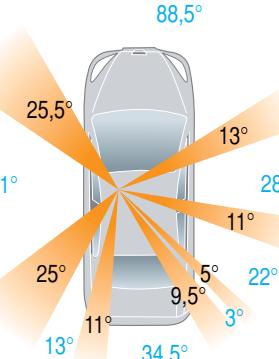
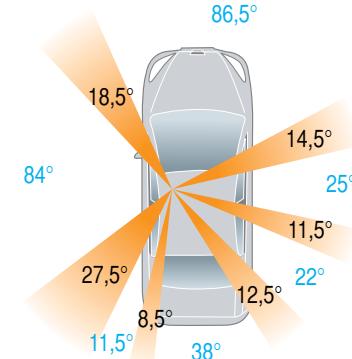
Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



Обзорность

Лучшая обзорность — в Ситроене, что подтверждает и наименьший суммарный угол «слепых» зон — 93°. Передние стойки ажурные, но в непогоду они «утолщаются» на целых шесть сантиметров — таков недоход распашных щеток. При обзоре назад создают проблемы такой же маленький, как у Пассата, проем задних окон и сильно сдвинутые назад большие зеркала, отчего придется изрядно повернуть головой. У Фольксвагена наружные зеркала маловаты, суммарный угол обзора средненький — 264°. Но из нашего трио только в Пассате нет проблем с чувством переднего габарита, а водительская щетка прижимается вплотную к стойке. Mondeo огорчает массивными основаниями передних стоек и углом обзора всего в 260°. А водители небольшого роста вынуждены максимально поднимать сиденье — им мешает глыба передней панели. Зато хорошо обзор назад через крупные зеркала и большой, ничем не перекрытый проем заднего окна

13° — «слепые» зоны

37° — просматриваемые зоны

| Автомобиль | Суммарный угол обзора, град. | Суммарный угол «слепых» зон, град. |
|-------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Citroen C5 | 267,0 | 93,0 |
| Ford Mondeo | 260,0 | 100,0 |
| Volkswagen Passat | 264,0 | 96,0 |

Точность показаний спидометра

| Автомобили | Показания спидометра, км/ч | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------------------------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | |
| Истинная скорость, км/ч | | | | | | | | | | |
| Citroen C5 | 39 | 59 | 79 | 98 | 118 | 138 | 157 | 177 | 197 | |
| Ford Mondeo | 36 | 55 | 74 | 94 | 114 | 132 | 151 | 170 | 189 | |
| Volkswagen Passat | 36 | 56 | 76 | 96 | 115 | 135 | 154 | 174 | 193 | |

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

| Оснащение | Автомобили | | |
|---|----------------------------------|--|------------------------|
| | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
| Цена базовой версии, руб. | 1300000 | 858300 | 1040910 |
| Фронтальные подушки безопасности | + | + | + |
| Боковые подушки безопасности | + | + | + |
| Подушка защиты коленей водителя | + | + | - |
| Надувные занавески | + | + | + |
| АБС | + | + | + |
| Система динамической стабилизации | + | + | + |
| Адаптивная подвеска с электронным управлением | + | - | - |
| Регулируемая подвеска | + | - | - |
| Автоматическая коробка передач | + | - | + |
| Усилитель рулевого управления | + | + | + |
| Регулируемая по углу наклона и вылету рулевая колонка | + | + | + |
| Мультифункциональное рулевое колесо | + | + | О |
| Отделка рулевого колеса кожей | + | + | П |
| Электрообогрев лобового стекла | - | + | - |
| Центральный замок (дистанционный) | + | + | + |
| Противоугонная сигнализация | + | О | О |
| Электропривод и обогрев наружных зеркал | + | + | + |
| Электропривод складывания наружных зеркал | + | - | О |
| Электростеклоподъемники | + | + | + |
| Обивка салона кожей | О | П* | П* |
| Регулировка сиденья водителя с электроприводом | + | О | +** |
| Регулировка сиденья переднего пассажира с электроприводом | + | - | - |
| Память положения сиденья водителя | + | - | - |
| Обогрев передних сидений | + | + | + |
| Вибромассаж сиденья водителя | + | - | - |
| Складываемые подголовники задних сидений | + | + | + |
| Задние солнцезащитные шторки | + | - | - |
| Датчик освещенности | + | + | П |
| Датчик дождя | + | + | П |
| Датчик давления в шинах | + | О | - |
| Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением | + | + | + |
| Кондиционер | + | + | + |
| Двухзонный климат-контроль | + | + | П |
| Запуск двигателя кнопкой | - | П | + |
| Маршрутный компьютер | + | + | П |
| Складывающееся заднее сиденье | + | + | + |
| Лючок для длинномеров | + | - | + |
| Задний центральный подлокотник | + | П | + |
| Дистанционный замок багажника | - | - | + |
| Круиз-контроль | + | - | + |
| CD-магнитола | + | + | О |
| CD-чейнджер | - | О | О |
| Ксеноновые фары | - | О | - |
| Биксеноновые фары | + | - | О |
| Адаптивные фары ближнего света | + | О | О |
| Омыватели фар | + | О | О |
| Противотуманные фары | + | + | О |
| Легкосплавные колеса | + | + | П |
| Полноразмерное запасное колесо | -*** | -*** | + |
| Радар парковки передний и задний | + | О | О |
| Окраска «металлик» | О | - | - |
| Шины | Michelin Pilot Sport 245/40 ZR19 | Continental Sport Contact 2 235/40 R16 | Pirelli P7 215/55 ZR18 |
| Цена тестируемого автомобиля, руб. | 1383000 | 1044100 | 1236990 |

* Комбинированная обивка кожей и замшей

** Наклон спинки и поясничный подпор

*** Докатка (+) Комплектация базовой версии (-) В базовой комплектации отсутствует (О) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль (П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)

Citroen C5

Ford Mondeo

Volkswagen Passat

Некоторые результаты измерений Авторевю

| Параметры | Автомобили | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
|-----------------------------|------------------------------|------------|-------------|-------------------|
| Максимальная скорость, км/ч | 211,8 | 225,0 | 211,0 | |
| Время разгона, с | 0—50 км/ч | 3,5/3,4* | 3,1/3,0** | 2,8/2,9* |
| | 0—100 км/ч | 10,3/10,2* | 8,4/8,5** | 8,4/8,2* |
| | 0—150 км/ч | 22,4/22,3* | 17,5/17,7** | 17,7/17,8* |
| | 0—200 км/ч | 56,0/—* | 37,0/37,3** | 41,9/42,7* |
| | на пути 400 м | 17,2/17,2* | 16,1/16,2** | 16,0/15,9* |
| | на пути 1000 м | 31,2/31,2* | 29,1/29,3** | 29,0/29,0* |
| | 60—100 км/ч (III) | — | 5,1 | — |
| | 60—100 км/ч (IV) | — | 6,8 | — |
| | 80—120 км/ч (V) | — | 9,05 | — |
| | 80—120 км/ч (VI) | — | 11,6 | — |
| | 60—100 км/ч (D) | 6,1 | — | 4,7 |
| | 80—120 км/ч (D) | 6,8 | — | 5,8 |
| Выбег, м | с 50 км/ч | 435 | 576 | 520 |
| | 130—80 км/ч | 938 | 1027 | 934 |
| | 160—80 км/ч | 1451 | 1578 | 1423 |
| Торможение со | путь, м | 40,9 | 41,4 | 45,9 |
| скорости 100 км/ч | замедление, м/с ² | 9,4 | 9,3 | 8,4 |
| Торможение со | путь, м | 88,3 | 92,3 | 96,1 |
| скорости 150 км/ч | замедление, м/с ² | 9,8 | 9,4 | 9,0 |

* В режиме Drive, ESP включена/в режиме Manual, ESP выключена

** ESP включена/ESP выключена

Спасатели «лосей»

Отличник Passat оказался еще и лучшим спасателем «лосей». На 65 км/ч все пять наших добровольческих помощников успешно справились с маневром. Абсолютно понятный и предсказуемый автомобиль! Но с ростом скорости он уже нехотя следует за рулем, система стабилизации страхует Volkswagen от заносов, провоцируя еще большее скольжение передних колес. К тому же барабан «вязнет» при очень быстром вращении — Passat упорно не хотел возвращаться обратно на свою полосу на скоростях выше 75 км/ч.



Mondeo не столь прост в управлении при экстренных маневрах — провал усилия на руле при быстром его вращении и плохое чувство габаритов из-за «раздутого» кузова помешали троим волонтерам из пяти. Испытателя порадовало легкое вращение барабанки. А система стабилизации, не мешая менять траекторию, с заносамиправлялась неважко — эксперту пришлось попотеть. Но результат стоил того! Предельная скорость оказалась на много выше — 79,2 км/ч.



Возможности Сирено оказались еще лучше — 83,2 км/ч. Отменное шасси, широкие шины, отлично настроенная ESP, эффективно снижающая скорость во время маневра и не лишающая водителя возможности выбирать траекторию. В пределе — мягкий занос. Но воспользоваться таким колоссальным запасом активной безопасности на скорости 65 км/ч не смогли два водителя из пяти. Виной тому плохое чувство переднего габарита и «ватное» рулевое управление. Предельные возможности — далеко не главное в реальной аварийной ситуации!

**Максимальная скорость выполнения «лосиного теста», км/ч**

| Автомобиль | Скорость |
|-------------------|----------|
| Citroen C5 | 83,2 |
| Ford Mondeo | 79,2 |
| Volkswagen Passat | 75,0 |

Испытание «Аварийная ситуация» позволяет оценить надежность управления автомобилем при объезде внезапно возникшего препятствия. Испытатель определяет максимально возможную скорость автомобиля при выполнении маневра «переставка» («Лосиный тест»). А пять познакомившихся с автомобилями в штатных режимах движения, с первой и единственной попытки пытаются на скорости 65 км/ч объехать «лося» и вернуть машину на свою полосу

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

| Автомобиль | Маневр выполнили |
|-------------------|------------------|
| Citroen C5 | 3 водителя из 5 |
| Ford Mondeo | 2 водителя из 5 |
| Volkswagen Passat | 5 водителей из 5 |

Светосила

Ночная съемка автомобилей с одной и той же точки дает представление об эффективности работы фар. Все три автомобиля были с ксеноновыми фарами, но «проекторы» дальнего света у Mondeo — галогенные.

Ближний свет фар Ситроена и Фольксвагена не плох — освещает пешехода в 80 метрах от автомобиля на две трети. Но Ford предпочтительнее — льет свет даже на обочину в 100 метрах от себя и при этом не слепит встречных водителей. Лучший дальний свет — тоже у Mondeo: «галогенки» дают очень яркий пучок! «Ксенон» Ситроена и Фольксвагена чуть тусклее, но тоже хорошо освещает пешехода в 160 метрах от автомобиля.

Во время фотосъемки в автомобилях находился только водитель, корректоры ксеноновых фар — автоматические

Ближний свет. Пешеход стоит в 80 метрах от автомобиля

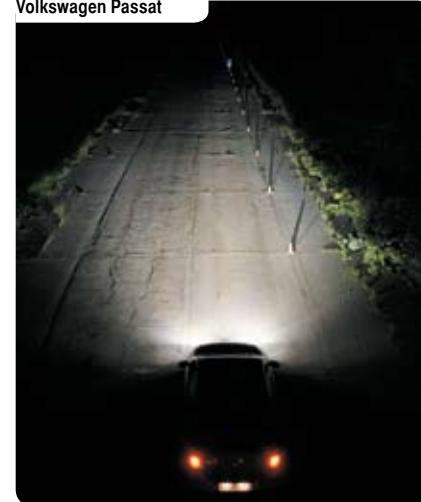
Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat

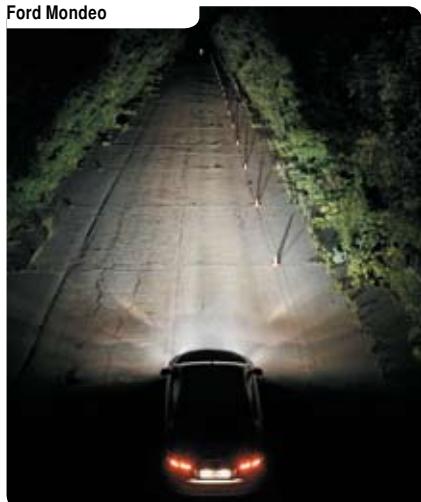


Дальний свет. Пешеход стоит в 160 метрах от автомобиля

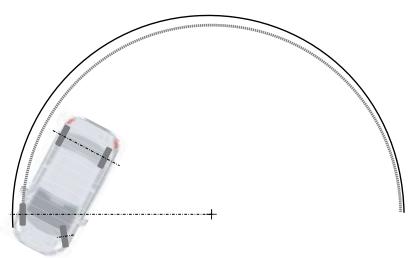
Citroen C5



Ford Mondeo



Volkswagen Passat



Диаметр разворота автомобилей

| Автомобиль | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
|---------------------------------------|------------|-------------|-------------------|
| По следу внешнего переднего колеса, м | 11,54 | 11,21 | 10,36 |
| По внешнему переднему габариту, м | 12,31 | 11,85 | 11,08 |
| Число оборотов руля от упора до упора | 2,9 | 2,8 | 2,9 |

Привилегия опыта и традиций, владение новейшими технологиями — **аккумуляторы Bosch!**

Бесценный опыт компании «Роберт Бош» в производстве аккумуляторных батарей с 1922 года, лидерство в сфере разработки и производства автомобильной электрики и электроники и преимущества новейших технологий объединило в себе новое поколение аккумуляторов «звездной» серии «S3 — S4 — S5 — S6». Новый виток развития — энергоблок с инновационной технологией «PowerFrame»: оптимизированная геометрия штампованной решетки улучшает электропроводность, устойчивость к коррозии, а батарея отличается высокой пусковой мощностью и надежностью даже в самых суровых условиях эксплуатации, а также долгим сроком службы.

Наивысшая оценка потребителей — лучшее подтверждение качества батарей Bosch!

Официальные дилеры

АВК Босс Альто Сервис, Москва, тел.: (495) 580-0000
АВТО-ЕВРО, Москва, тел.: (495) 937-2828, 688-7944
Автоюнион-БАТ, Москва, тел.: (495) 737-6937, 417-0334, 417-0494
Астэк, Москва, тел.: (495) 544-6040, 544-6042
Дунфан, Москва, тел.: (495) 496-9790, 496-4101
Евразия, Москва, тел.: (495) 737-0576
Катод, Москва, тел.: (495) 983-3477, 983-3499

Москворечье Трейдинг, Москва, тел.: (495) 380-0250
Форум-Авто, Москва, тел.: (495) 789-8000
AD Smartec, Москва, тел.: (495) 787-9361
AMF, С-Петербург, тел.: (812) 326-4242
Катод, С-Петербург, тел.: (812) 718-7690, 324-1776
Колеса Фортумы, С-Петербург, тел.: (812) 703-3200
ABS-auto, Ставрополь, тел.: (8652) 74-1474, 55-3784, 55-3786
Камавтокомплект, Набережные Челны, тел.: (8652) 38-8888, 38-7777, 38-1693

BOSCH

Разработано для жизни

www.bosch.ru/autobatteries

реклама

Что почем?



Ford Mondeo перед началом производства седанов на заводе во Всеволожске заметно подешевел — цены начинаются от 546300 рублей за седан с двигателем 1.6 (125 л.с.) и пятиступенчатой «механикой». Базовое оснащение — семь подушек безопасности, АБС, кондиционер, CD-рессивер, передние электростеклоподъемники и зеркала с электроприводом и обогревом. За систему стабилизации, которая есть в базовых версиях Фольксвагена и Ситроена, надо доплачивать. Цены на Mondeo 2.0 (145 л.с.) начинаются от 625300 рублей, а «автомат» доступен только в паре с бензиновым мотором 2.3 (161 л.с., от 716300 рублей) или двухлитровым турбодизелем (140 л.с., от 745800 рублей). Mondeo с турбомотором Volvo 2.5T (220 л.с.) уже «в базе» имеет систему стабилизации, двухзонный климат-контроль, полный электроподогрев передних сидений и датчики света и дождя (исполнение Ghia), но и стоит минимум 858300 рублей. Хэтчбеки и универсалы соответственно на 20 тысяч рублей и 35 тысяч рублей дороже седанов, но ассортимент комплектаций у них гораздо беднее. Автомобили есть в наличии у дилеров, а поставка на заказ займет до четырех месяцев.

Гарантия — два года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Ford занимаются 137 дилерских центров в 88 городах России.

Volkswagen Passat калужской сборки с мотором 1.6 (102 л.с.) за 650 тысяч рублей заметно дороже Mondeo, причем разница в цене с Фордом увеличивается по мере роста мощности. Седан с турбодизелем 1.9 TDI (105 л.с.) стоит от 756250 рублей, а Passat 1.8 TSI (160 л.с.) в комплектации Comfortline (добавлены задние

электростеклоподъемники и электропривод спинки сиденья водителя) оценивается в 795250 рублей. Доплата за шестиступенчатый «автомат» — 69450 рублей, за кожаный салон, двухзонный климат-контроль, легкосплавные колеса и датчики света и дождя — еще 65210 рублей. Кроме того, в «калужском» модельном ряду есть версия с двухлитровым турбодизелем (140 л.с.) по цене от 885350 рублей.

Автомобили немецкой сборки дороже. Passat 1.4 TSI (122 л.с.) стоит от 725810 рублей, а версия Comfortline с двигателем 2.0 TFSI (200 л.с.) и «автоматом» оценивается в 1040910 рублей. Полноприводная модификация с мотором 2.0 FSI (150 л.с.) и «механикой» предлагается за 913050 рублей, а Passat V6 (3,2 л, 250 л.с.) с полным приводом и преселективным «роботом» DSG стоит от 1335200 рублей. Универсалы к нам поставляются только из

Германии и стоят на 37—93 тысячи рублей дороже в зависимости от двигателя и комплектации. В свободной продаже есть только автомобили российской сборки, а машину из Германии придется заказывать и ждать в течение четырех месяцев.

Гарантия — два года без ограничения пробега. Продажей автомобилей Volkswagen занимаются 69 дилерских центров в 44 городах России.

Citroen C5 дороже всех, но и оснащен богаче. Так, бензиновый C5 1.8 (127 л.с.) за 689 тысяч рублей на 142700 рублей дороже, чем Ford Mondeo 1.6 (125 л.с.), зато у французской машины уже в базовой комплектации Dynamique есть система стабилизации, климат-контроль, задние электростеклоподъемники и противотуманные фары. Версия с двухлитровым мотором мощностью 143 л.с. стоит 743 тысячи рублей. Доплата за «автомат» вкупе с гидропневматической подвеской и двухзонным климат-контролем — 85 тысяч рублей. Citroen C5 с турбодизелем 2.0 HDi (138 л.с.) и «автоматом» стоит 947 тысяч рублей, а версия с мотором 2.2 HDi (173 л.с.) в паре с «механикой» оценивается в 1 млн 47 тысяч рублей. Автомобили с трехлитровой бензиновой «шестеркой» (215 л.с.) предлагаются только с «автоматом», кожано-тканевым салоном, биксеноновыми фарами и передним парктроником. Цена — от 1 млн 300 тысяч рублей. Аналогично оснащенный Volkswagen Passat 2.0 TFSI (200 л.с.) доступнее на 102 тысячи рублей. Венчает гамму Citroen C5 2.7 HDi (210 л.с.) за 1 млн 430 тысяч рублей. Универсалы дороже седанов на 36—40 тысяч рублей и поставляются только в комплектациях Confort и Exclusive. Автомобили есть в наличии у продавцов, а срок поставки на заказ не превышает двух месяцев.

Гарантия — два года без ограничения пробега. Продажей автомобилей Citroen занимаются 35 дилерских центров в 22 городах России.

Ориентировочные цены запчастей у дилеров в Москве, руб.

| Запчасти | Автомобили | | |
|------------------------|------------|-------------|-------------------|
| | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
| Фильтр масляный | 515 | 345 | 759 |
| Фильтр топливный | 500 | — | 4185 |
| Фильтр воздушный | 450 | 551 | 1091 |
| Фильтр салонный | 677 | 1602 | 780 |
| Свеча зажигания | 290 | 466 | 800 |
| Колодки передние | 3980 | 3805 | 4488 |
| Колодки задние | 3380 | 3052 | 3275 |
| Амортизатор передний | 12000* | 4879 | 6070 |
| Амортизатор задний | 12000* | 4620 | 5200 |
| Фара передняя (ксенон) | 26000 | 16440 | 24500 |
| Фонарь задний | н.д.** | 6870 | 7800 |
| Крыло переднее | 6800 | 6445 | 7440 |
| Бампер передний | 16330 | 18810 | 15840 |
| Капот | 18500 | 14096 | 15210 |
| Лобовое стекло | 13210 | 17843 | 17172 |

* Стойка гидропневматической подвески в сборе

** Н.д. — нет данных

Цены на регламентное техобслуживание с расходными материалами и запчастями, руб.

| Плановое обслуживание | Автомобили | | |
|-----------------------|------------|-------------|-------------------|
| | Citroen C5 | Ford Mondeo | Volkswagen Passat |
| Стоимость нормочаса | 1400 | 1400 | 1500 |
| 2000 | бесплатно | — | — |
| 5000 | — | 2500* | — |
| 15000 | 8000 | — | 7000 |
| 20000 | — | 12800 | — |
| 30000 | 9000 | — | 12000 |
| Пробег, км | | | |
| 40000 | — | 14500 | — |
| 45000 | 12000 | — | 7000 |
| 60000 | 30000 | 20900 | 12000 |
| 75000 | 9000 | — | 7000 |
| 80000 | — | 14500 | — |
| 90000 | 12000 | — | 14000 |
| Итого | 80000 | 65200 | 59000 |

* Рекомендованное ТО

Верните уверенность в своих силах!



40% мужчин старше 40 лет не уверены в себе, когда дело касается интимных отношений*

Будьте уверены, в 95% случаев нарушения эрекции поддаются лечению**

Сделайте уверенный шаг!

Спросите в аптеке или обратитесь к врачу,

узнайте больше на сайте: www.bud-uveren.ru

Получите консультацию специалиста горячей линии: 8 800 200 36 36 (все звонки бесплатно)

Lilly

* Culley C, Carlson, MD, Pharmacy Times. 2004, Suppl. P. 1-2.
http://www.pharmacytimes.com/issues/articles/SUPP_2004-07_1286.asp.

** Karen Lobb-Rossini, JCN. 1999, Vol. 13, Issue 10

<http://www.jcn.co.uk/journal.asp?MonthNum=10&YearNum=1999&Type=backIssue&ArticleID=186>

Альтернатива

Выбор среднеразмерных седанов с мощными моторами (от 180 л.с. до 250 л.с.) широк. Одно из самых доступных предложений — **Kia Magentis** калининградской сборки с двигателем V6 2.7 (188 л.с.), пятиступенчатым «автоматом» и климат-контролем «в базе» за 791940 рублей. Кстати, в следующем году на АвтоВАЗ должны освоить рестайлинговый Magentis.

Новый **Chrysler Sebring** с двигателем V6 2.7 (186 л.с.) и шестиступенчатым «автоматом» предлагается за 965 тысяч рублей — с шестью подушками безопасности, кожаным салоном и электроприводом водительского сиденья. Рестайлинговый Saab 9-3 стоит 919 тысяч рублей за версию с двухлитровым турбомотором мощностью 210 л.с. Доплата за «автомат» — 45 тысяч рублей, а за полный привод XWD — баснословные 367 тысяч рублей! Подробности о Саабе — в АР №5, 2008 и АР №16, 2008. А **Cadillac BLS**, то есть перелицованный Saab 9-3, с тем же 210-сильным мотором и «механикой» стоит уже 1033560 рублей, но оснащение у него заметно богаче и включает кожаный салон, электропривод передних сидений, парктроник, датчик дождя и биксеноновые фары. За пятиступенчатый «автомат»

придется доплатить 86130 рублей. Подробности — в АР №16, 2008.

Новая **Honda Accord** в исполнении Type S (2,4 л, 201 л.с.) с механической коробкой передач стоит 940 тысяч рублей, а с «автоматом» — на 25 тысяч рублей дороже. Новый Accord просторен, но ездовые свойства подкачали. Подробности — в АР №16, 2008.

Наконец, есть рестайлинговый **Peugeot 407** с двигателем V6 3.0 (211 л.с.) и шестиступенчатым «автоматом» за 1137700 рублей — дорого. А полноприводный седан **Subaru Legacy** с трехлитровым мотором мощностью 245 л.с. и пятиступенчатым «автоматом» еще дороже — 1 млн 373 тысячи рублей. Зато «в базе» есть шесть подушек безопасности, климат-контроль, ксеноновые фары и люк в крыше, а характер у Subaru драйверский. Подробности — в АР №24, 2003 и АР №3, 2006.

В близкой ценовой категории находятся и автомобили премиум-сегмента. Например, **Audi A4** с новым турбомотором 2.0 TFSI (180 л.с.) и механической коробкой передач оценивается в 1151500 рублей. Версия с тем же мотором, форсированным до 211 л.с., обойдется в 1198750 рублей. Доплата за вариатор — 70 тысяч

рублей, а за полный привод quattro — 84 тысячи рублей. Подробности — в АР №8, 2008.

Lexus IS 250 (2,5 л, 208 л.с.) с шестиступенчатым «автоматом», восемью подушками безопасности и CD-чейнджером стоит минимум 1 млн 183 тысячи рублей: эргономика и шасси хороши, но тесновато сзади. Подробности — в АР №12, 2007.

Volvo S60 уже ветеран — в следующем году его ожидает замена. А пока версия с двигателем 2.5T (210 л.с.), «автоматом» и полным приводом продается за 1189400 рублей. Подробности о машине — в АР №9, 2004 и АР №3, 2006.

Alfa Romeo 159 с мотором 2.2 JTS (185 л.с.) и «механикой» в базовой комплектации оснащается семью подушками безопасности, датчиком света и биксеноновыми фарами. Цена — от 1202500 рублей, а доплата за роботизированную коробку передач Selespeed — 40700 рублей. Подробности — в АР №8, 2008.

Обновленный седан **BMW 325i** (218 л.с.) с механической коробкой передач оценивается минимум в 1304600 рублей, а доплата за «автомат» — 72 тысячи рублей. Базовое оснащение скромное: шесть подушек безопасности, кондицио-

нер и CD-магнитола. Зато это лучшее заднеприводное шасси в классе! Подробности — в АР №12, 2007 и АР №8, 2008.

Mercedes-Benz C 200 K (184 л.с.) стоит как минимум 1261700 рублей, но начальная комплектация еще беднее, чем у «трешки» BMW: доплачивать придется даже за аудиосистему, хотя вместо обычного кондиционера Mercedes уже «в базе» имеет климат-контроль. Модификация C 230 с мотором V6 2.5 (204 л.с.) предлагается за 1354200 рублей, а версия C 280 (3,0 л, 231 л.с.) оценивается уже в 1431900 рублей. У С-класса просторный салон и мягкая подвеска, но интерьер оформлен простовато. Подробности — в АР №12, 2007 и АР №8, 2008.

Наконец, за 1 млн 415 тысяч рублей можно купить полноприводный **Jaguar X-Type** 2.5 (196 л.с.) с пятиступенчатым «автоматом». Версия с трехлитровым мотором мощностью 231 л.с. оценивается в 1 млн 675 тысяч рублей, при этом базовое оснащение обеих версий включает кожаный салон и ксеноновые фары. Жаль, что классический дизайн сочетается с не самой удачной эргономикой, тесным задним диваном и чрезмерно мягкой подвеской. Подробности — в АР №2, 2003 и АР №4, 2006.

Saab 9-3



Honda Accord



Volvo S60



Lexus IS 250



Alfa Romeo 159



Audi A4



Mercedes-Benz C-класса



Peugeot 407



Гарантия спокойствия

Дмитрий ДРОБЫШЕВСКИЙ

Страховка КАСКО — это не только спокойствие для владельца, но и необходимое условие получения кредита на покупку автомобиля. Какой автомобиль из нашего трио выгоднее страховать?

В качестве «референсной» страховой компании мы выбрали Ингосстрах — там работают с автомобилями практически всех марок, а не только с «избранными»,

и предлагают наиболее широкий спектр услуг. Но и полис недешев. Доступность страхования в других компаниях, рекомендованных официальными дилерами, объясняется скромными скидками за безаварийную езду и неполным покрытием рисков за рубежом.

Стоимость дорогого страхования в Ингосстрахе (7—7,2%), как это ни стран-

но, оказалась почти одинаковой для всех трех автомобилей: они не входят в «группу риска». Высокую криминогенность Passата страховщики не учитывают, поскольку угоняют в основном старые Фольксвагены (на запчасти), а страхуют преимущественно новые автомобили.

Бюджетная страховка выгоднее для «француза»: полис в компании Стандарт

Резерв стоит всего 4,65% от стоимости Ситроена, или 64310 рублей. В компании Ренессанс Страхование считают, что Volkswagen Passat и Ford Mondeo более угоняются и чаще попадают в аварии, — полис обойдется в 5—5,3% от цены автомобиля.

Стоимость и условия страхования КАСКО*

| Автомобили | Citroen C5 3.0 | Ford Mondeo 2.5 T | Volkswagen Passat 2.0 TFSI |
|--|---|---|---|
| Страховые компании | Ингосстрах | Стандарт Резерв | Ренессанс Страхование |
| Цена тестируемого автомобиля, руб. | 1383000 | 1044100 | 1236990 |
| Цена базового полиса, в % от цены автомобиля* | 7 | 4,65 | 7,2 |
| Цена базового полиса, рублей | 96810 | 64310 | 75175 |
| Скидка за франшизу, %* | 2,22 | 0,31 | 2,56 |
| Скидка за безаварийную езду, % в год | 15 | 15 | 15 |
| Расчет износа автомобиля за первый/второй/третий год эксплуатации, % | 20/10/10 | 18/12/12 | 20/10/10 |
| Требование к установке дополнительной охранной системы | Не требуется | Иммобилайзер (штатный или установленный дополнительно) | Не требуется |
| Территория покрытия базового полиса | РФ и СНГ** | РФ и СНГ*** | РФ и СНГ*** |
| Риски покрываемые вне территории РФ | Угон и ущерб | Ущерб | Угон и ущерб |
| Дополнительные услуги, включенные в стоимость полиса | Предоставление аварийного комиссара, направление в сервис с места ДТП | Нет (предоставление аварийного комиссара — 5000 руб. в год) | Предоставление аварийного комиссара, направление в сервис с места ДТП |
| | | | |

* Для страхователей старше 31 года и имеющих водительский стаж не менее 10 лет

** Франшиза — непокрываемый ущерб в размере 15 тысяч рублей для компаний Ингосстрах, Ренессанс Страхование и Стандарт Резерв

*** Членами СНГ в страховых компаниях Ингосстрах и Стандарт Резерв на 23.09.2008 считались следующие страны: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина