

День рождения

Как говорится, ничто не предвещало беды. Мы с Ярославом Цыпенковым уже «откатали» Ford Focus, впереди были Chevrolet Cruze и новая Mazda 3 — тоже с 1600-кубовыми моторами и «автоматами». А пока мы сели в седан Volkswagen Jetta 1.4 TSI с преселективным «роботом» DSG и выехали на динамометрическую дорогу. «Классный разгон: всего километр проехали, а скорость уже за 150», — заметил я. Традиционно немногословный Ярослав кивнул и принялся покачивать рулем вправо-влево, имитируя резкие перестроения на высокой скорости. И тут... После очередного рывка влево задние колеса попадают на полосу влажного асфальта. Jetta срывается в занос, моментально встает боком — и спустя мгновение мы оба молча смотрим в окно правой передней двери на приближающийся со скоростью 160 км/ч отбойник. Мысли опережают время: так, биться будем моей стороной, наверняка что-нибудь себе сломаю, в следующий раз не поеду по «динамке» в правом кресле... А будет ли он, следующий раз? И на Крузе с Маздой мы еще не поездили: эх, что скажет шеф... Успеваю поджать ноги, схватиться за дверную ручку... Удар!

Владимир МЕЛЬНИКОВ
Фото Степана ШУМАХЕРА







Именно Chevrolet Cruze и Mazda 3 были «центральными фигурами» этого теста. Фольксвагеновскую Джетту мы взяли как некий эталон, на который равняются многие разработчики седанов современного сегмента C+, до сих пор недаром зовущегося гольф-классом. А еще одна «точка отсчета» — Ford Focus, российский бест-

селлер и соплатформенник новой Мазды 3.

Мы только что ездили на таком же 1600-кубовом Фокусе, но с механической трансмиссией (AP №13—14, 2009). Тогда он понравился нам живостью. А этот другой! Нет-нет, в салоне все по-прежнему: высокая посадка в широком кресле, хваткий руль, симпатичные приборы. Но азарта, удовольствия от

активной езды — как не бывало! Focus с «автоматом» словно растолстел или постарел — отклики на повороты руля стали спокойнее, реактивного усилия хватает лишь при флегматичных маневрах... И разгон нетороплив — аж 15,3 секунды до сотни! При этом четырехступенчатый «автомат» на редкость своеволен — порой не отзывается на кик-даун, требуя

контрольного удара по педали, не спешит адаптироваться под активную манеру вождения, при первой же возможности переходя вверх. А передаточные числа уж очень «растянуты» — на второй передаче Focus набирает по спидометру аж 120 км/ч! Неудивительно, что отклики на педаль газа вялы донельзя.

После Фокуса Jetta 1.4 TSI — просто ураган! Конечно, в этой компании куда уместнее была бы Jetta 1.6 с «автоматом», но как раз перед нашим тестом на Джетту калужской сборки вместо старой гидромеханической коробки передач начали ставить новый семиступенчатый преселективный «робот» DSG. Такую машину пришлось бы ждать долго, а вновь ехать в Киев, где в прошлый раз мы нашли Golf с таким же силовым агрегатом (AP № 9, 2009), в наши планы не входило. Поэтому мы взяли более мощную Джетту со 122-сильным турбомотором 1.4 TSI, которая на тот момент была всего на шесть тысяч рублей дороже, чем Mazda 3.

Крутящий момент у фольксвагеновского турбомоторчика — 200 Нм, как у двухлитрового двигателя. «Робот» DSG все время держит двигатель в тонусе, вовремя подсовывая одну из семи передач, а об их смене зачастую узнаешь лишь по кивку стрелки тахометра. Ну а в спортивном режиме DSG смакует пониженные передачи вплоть до 6500 об/мин. Так что



«Цепкая» обивка, нетребовательная к фигуре форма подушки и спинки — универсальное кресло

переключать ступени вручную ни к чему! Единственный минус тандема «мотор—коробка» — плавный старт с места даже в режиме «газ в пол»: «робот» DSG явно жалеет «нечетное» сцепление, из-за чего, вероятно, Jetta и не смогла взять паспортный десятисекундный рубеж при разгоне до 100 км/ч.

Но не одним силовым агрегатом хорош Volkswagen. Выверенная геометрия посадки в рельефном кресле с глубокой подушкой и плотной спинкой, толстый трехспицевый руль с прекрасным реактивным действием, педантично настроенное шасси — вот он, автомобиль для водителя! А перчинку



Пострестайлинговый Focus стал симпатичнее, да и качество пластмассы на высоте

Chevrolet Cruze



Ford Focus



Mazda 3



Volkswagen Jetta



Фольксвагеновский «робот» DSG на голову выше традиционных «автоматов», среди которых нам больше понравилась коробка Мазды: трансмиссии Фокуса и Круза откровенно «подтормаживают»



в управляемость вносит склонность к заносу. Достаточно сбросить газ в повороте или резко переставить машину на высокой скорости, как это сделал Ярослав на «динамике», и... Bad luck («плохое счастье»), — говорят англичане. А мы в России говорим иначе — и на

старуху бывает проруха. В тот день динамометрическая дорожка была сухой, но в дальней части по краям притаились лужи — и Цыпленков, бросая Джетту из стороны в сторону, одну из них не заметил. Плюс опасная склонность к заносу, минус отсутствующая система стабили-

Точность показаний спидометра

Автомобили	Показания спидометра, км/ч							
	40	60	80	100	120	140	160	180
	Истинная скорость, км/ч							
Chevrolet Cruze	38	57	76	95	114	133	153	172
Ford Focus	37	57	76	95	114	133	153	172
Mazda 3	36	56	76	93	113	132	151	170
Volkswagen Jetta	37	56	75	93	111	130	148	168

Chevrolet Cruze



Ford Focus



Mazda 3



Volkswagen Jetta



Подсветка приборной панели Джетты теперь белая вместо прежней синей — критиковать не за что! Комбинация приборов новой Мазды стала проще и лишилась указателя температуры двигателя, в информативном инструментарии Фокуса многовато серебристой пластмассы, а считывать показания приборов Круза сложно из-за круговой оцифровки и обилия мелких рисок



Не зря Focus популярен среди таксистов — сзади даже вдвоем не тесно

зации, которую на российские Джетты не предлагают даже за доплату, — и мы с ужасом смотрим на бетонный отбойник, который приближается к нам со скоростью 160 км/ч. Первый удар был очень сильным. Перед глазами — раскрывшиеся со всех сторон подушки безопасности, ремень после сработавшего пиропатрона преднатяга не дает вздохнуть. Машину разворачивает — и с размаху еще раз бьет о барьер. Нас болтает, словно в центрифуге, а Jetta тем временем перемахивает через ограду и летит задом наперед в лес, фонтанируя обломками.

Кажется, этот полет длился вечно. Джетта тяжело бьется багажником в землю и замирает. Может, уже все, пора выходить? Сгоряча пытаюсь отстегнуться и выбраться, но машина вновь приходит в движение — оказывается, мы встали вертикально и теперь падаем! Навзничь, на крышу. Теперь точно все. — Живой? — Вроде бы... Выбираемся. В десяти метрах от машины лежит оторванный двигатель, вокруг него потихоньку выгорает трава. Еще в пяти метрах дальше, в кустах — коробка передач. На машину смотреть страшно —

передка просто нет, равно как и моей двери. Я совершенно не заметил, когда ее оторвало — хотя перед ударом вцепился в ручку изо всех сил! Крыша промята, причем особенно сильно — над головой Ярослава. Был бы он ростом повыше и... А в полу под моими ногами зияет большая дыра с рваными краями, пропоротая бетонной сваей ограждения. Но мы целы! Правда, у меня потом нашли трещину в ребре, а Ярослав отделался защемлением нерва и порезами лица от осколков стекла. Но этот день теперь мы можем праздновать как свой второй день рождения.



— Живы? — деловито осведомился по телефону Подорожанский. — Мой рекорд по числу оборотов через крышу не перекрыли? Значит, так: я ищу такую же Джетту, а вы — за работу: немедленно садитесь за руль, пока не накрыл психологический шок!

У шефа свой опыт таких полетов: когда он улетел на зимней трассе на Саабе 9000 (AP №6, 1996), то по настоянию опытного раллиста Эрика Карлссона сразу вновь сел за руль. Однако сейчас в полной мере выполнить наказ у нас не вышло — у Ярослава болела рука, поэтому его было решено увезти в Москву. Зато к нам уже мчался Александр Николаевич Диваков. А фольксвагеновцы помогли найти точно такую же Джетту 1.4 TSI, только серебристого цвета — она и позирует на наших снимках.

Итак, show must go on: на очереди — Mazda 3.

Внешность ее неоднозначна — как будто старая знакомая Mazda 3 пережила не лучшую пластическую операцию. Наканченные ботоксом губы, распухшее лицо, совсем уж кошачий разрез глаз... И словно доказательство операции — шрам между капотом и решеткой радиатора.

Внутри — более качественные материалы отделки, богатая центральная консоль, которую венчают сразу два разномастных экрана. Но былой цельный образ исчез. Унылые приборы, сохранившие от прежних лишь раструбы колодцев, буйство цветов подсветки в темноте, словно яркий неумелый макияж...

Зато в движении это по-прежнему Mazda 3!

Мотор активно отзывается на первые же сантиметры хода



Интерьер «трешки» стал богаче, но спортивности и прежнего «зум-зума» здесь почти не осталось



Подлокотник лишился двойного дна и стал меньше, зато внутри могут быть спрятаны розетка и аудиовход



Руль Мазды 3 оброс кнопками пульта управления системой CF-Net, а клавиши круиз-контроля разместились между спицами



Разнокалиберные и разноцветные экраны смотрятся странно, зато меню бортового компьютера теперь на русском. Еще бы шрифты доработать...



Система стабилизации DSC теперь в базовой комплектации, а появившийся заводской парктроник — за доплату

педали газа, трогаться и ускоряться удобно, а «автомат» просто умница. При плавном нажатии он позволяет разогнаться в пределах одной передачи, но если утопить педаль чуть резче, то мягко и без рывка опустится на одну ступень. А топнешь в пол — исполнит кик-даун почти без промедления. С такой логикой никакая адаптация не нужна! Хотя у Мазды есть и честный ручной режим, в отличие от Форда. Да здравствует zoom-zoom!

Но усилие на руле стало явно ниже. Из-за этого рулевое управление «трешки» потеряло долю информативности — к счастью, меньшую долю, потому что машину «по рулю» все же чувствуешь, и неплохо. В поворотах Mazda ныряет не раздумывая, здорово, игнорируя волны и кочки, стоит на дуге, а при переборе скорости плавно скользит задними колесами — причем в ответ на корректирующий контрповорот руля занос тут же гасит система стабилизации, которая — внимание! — теперь «в базе». Именно поэтому оценку за управляемость Mazda получает даже выше, чем Jetta.

А аутсайдером в этой номинации, равно как и во многих других, стал Chevrolet Cruze.

Выскачка Cruze не выглядит неотесанным провинциалом даже рядом с Джеттой — современный солидный седан с насупленным взглядом, крестом поверх крупного лба ра-



Передние сиденья Мазды жесткие и плоские — сидеть удерживает лишь цепкая ткань обивки. Сзади стало теснее — зазор между спинкой переднего и подушкой заднего сиденья уменьшился на шесть сантиметров, а формовка дивана диктует посадку вдвоем



Мы специально сравнили две Мазды 3 с моторами 1.6 и «автоматами». Рестайлинговая машина предыдущего поколения практичнее — у нее вместительнее бардачок и бокс в подлокотнике, просторнее задние места, есть удобный паз для телефона слева от рычага коробки передач. А самое главное — спортивный дух. Он и в покоящихся вертикально стрелках приборов, и в красной подсветке, и в таких мелочах, как постоянно высвечивающаяся передача автомата в окошке на панели приборов. Руль налит сочным усилием даже на парковке, а в виражах — верх информативности. Единственное же ездовое преимущество новой «трешки» — отсутствие «затыка» при резких переключениях руля. А по шумности и плавности хода обе машины примерно одинаковы



Chevrolet Cruze



Ford Focus



Mazda 3



Volkswagen Jetta



К двухзонному климат-контролю Мазды и Джетты претензий нет, а Ford и Chevrolet были в версиях попроще, с «ручным управлением» — которое лучше организовано у Фокуса. Индикация вращающихся шайб в Крузе слабовата, а направление потока воздуха выбирается клавишами. Зато аудиосистема Круза умеет воспроизводить «маковские» звуковые файлы формата aac. Единственное нерусифицированное меню бортовой электроники — у Фольксвагена



В «офисном» интерьере Джетты вполне уютно, а материалы и качество исполнения — лучшие в этом квартете



Кресла Фольксвагена устроят всех и отлично удерживают тело, а вот задние места гостеприимны только для двоих — центральному пассажиру мешает высокий центральный тоннель, а под ребра его толкают крайние сиденья, которым еще и места для ступней маловато



Chevrolet Cruze



Ford Focus



Mazda 3



Volkswagen Jetta

диаторной решетки, строгой «стрелкой» подоконной линии и аккуратной кормой. В салоне — геральдический щит центральной консоли, как у современных Кадиллаков, подсвеченные голубоватым приборами уложены в серебристое «коромысло» с двумя ведерками спидометра и тахометра. А изюминка стильного интерьера — матерчатая обивка передней панели: необычно, но вряд ли практично.

Посадка — самая низкая, а кресло — самое мягкое: водитель буквально проваливается в него. Интересно, что пассажирское сиденье оказалось жестче.

Если верить паспортным данным, то 113-сильный Cruze с шестиступенчатым «автоматом» быстрее Мазды и Форда. А на деле — медленнее!

Во-первых, Chevrolet весит 1429 кг против 1319 кг Фокуса и 1268 кг Мазды 3. Во-вторых, задержки при нажатии педали газа здесь огромны, а «автомату» явно тяжело оперировать шестью «короткими» ступенями (вторая передача заканчивается уже на 65 км/ч, третья — на 100 км/ч) — при переходах вниз коробка подвисает больше, чем на две секунды! В результате Cruze еле-еле поспевает

за Фордом, а Мазде при разгоне до 100 км/ч проигрывает больше секунды.

Управляется Chevrolet тоже без изысков. Да, он уверенно стоит на прямой, перестраивается с небольшими доворотами по крену, «ноль» на руле выделен четко. Однако потом при повороте словно преодолеваешь некое фиксированное усилие. А при превышении скорости в вираже Cruze тривиально скользит передком наружу. Хорошо, что опционная система стабилизации умеет бороться не только с заносом, но и со сносом, мягко «заправляя» машину внутрь поворота.

Самый большой бардачок — в Фокусе: рука уходит по локоть! Остальные отсеки поменьше, зато фольксвагеновский выстлан бархатистым материалом





По комфорту Chevrolet — тоже середнячок. Он лучше всех фильтрует дорожную «мелочь» и хорошо проезжает волны всех калибров, но очень болезненно реагирует на острые выступы и крупные ямы, отмечая их буханием стоек. После 100 км/ч появляются аэродинамические шумы, на разгонах неприятно воет мотор, камни звонко атакуют колесные арки...

Впрочем, остальные три машины в этом смысле тоже не сахар. Например, Mazda 3. Где обещанный «новый уровень комфорта»? Машина, как примагниченная, липнет к профилю дороги, остро проезжает стыки, ветер назойливо свистит после 110 км/ч, стучат песчинки по аркам, а на шершавом покрытии все остальные звуки затыкают шины. Причем наша «трешка» оказалась «обутой» в «тихие» покрышки Nokian Hakka H, а штатные шины Toyo и Bridgestone наверняка еще шумнее.

Не лучшим образом изолированы колесные ниши и у Форда, но шинного гула здесь меньше. Солирует не в меру голосистый мотор, и если в Мазде и Джетте его звук подзадоривает, то здесь вызывает мигрень. Зато у Фокуса самая комфортная подвеска в этом квартете — не понрави-



Трудно сказать, при каком по счету ударе прервалось электроснабжение, но замершая стрелка спидометра указывает, что скорость в этот момент упала до 120 км/ч. Кстати, правую переднюю дверь мы вскоре нашли: она валялась на динамометрической дороге. Автомобиль был полностью застрахован, но... Чтобы получить страховку, нам бы пришлось пойти на сделку с совестью и с инспектором ГИБДД, представив дело так, будто авария произошла не во время испытаний на полигоне, а на дороге общего пользования — иначе бы нам ничего не заплатили. Но помимо чувства собственного достоинства мы бы «потеряли» и эту историю! Ведь узнай в страховом агентстве, что на самом-то деле «краш-тест» случился на полигоне, — и всем нам, мягко говоря, стало бы неловко. В итоге мы попросили выставить Авторевю счет — и оплатили по нему 769159 рублей, ровно ту сумму, в которую дилеру обошелся новый автомобиль. А еще вернули то небольшое, что осталось от Джетты



Подчас разобраться в пунктах меню Круза легче на английском, а не на русском языке

лась лишь тяга к раскатке на волнах.
То ли дело Jetta! «Упругая» фольксвагеновская плавность хода нам всегда нравилась — да, потряхивает больше, чем в Форде, но это адекватная расплата за отличную энергоемкость на самых огромных колдобинах. А вот постоянный гул

от шин затихает только на идеально гладком асфальте — на остальных дорогах все время хочется сбавить скорость, чтобы хоть немного снизить звуковое давление.
Еще у Джетты самый короткий тормозной путь (43,1 м) и прекрасная информативность педали в штатных режимах. На

Мазде тормоза тоже настроены отлично, но на зачетном торможении ее подвели «скользкие» шины Nokian. В Форде без тренировки можно не «дожать» педаль до срабатывания ABS — усилие велико. А у Круза, наоборот, великоват ход педали.
Chevrolet в этом тесте проиграл. Он неплохо выглядит, у

него интересный интерьер, а задний диван и багажник не менее просторны, чем у Фокуса. Но Cruze дороже — 650 тысяч рублей за седан 1.6 с «автоматом», шестью подушками безопасности и электропакетом. А аналогично оснащенный Focus можно купить за 610 тысяч — при этом Ford

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили			
	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
Максимальная скорость, км/ч	173,8	171,7	173,4	192,1
Время разгона, с	0—50 км/ч	5,0/5,2*	5,0/5,1*	4,7/4,5*
	0—100 км/ч	15,1/15,3*	15,3/15,5*	14,0/13,9*
	0—150 км/ч	41,6/41,8*	43,9/43,9*	37,8/36,3*
	на пути 400 м	19,9/20,0*	19,9/20,0*	19,5/19,3*
	на пути 1000 м	36,3/36,5*	36,6/36,7*	35,6/35,4*
	60—100 км/ч (II)	—	—	—
	60—100 км/ч (III)	8,6	—	8,1
	60—100 км/ч (IV)	10,6	—	11,5
	80—120 км/ч (V)	18,9	—	21,4
	80—120 км/ч (VI)	39,1	—	—
Выбег, м	с 50 км/ч	647	714	608
	130—80 км/ч	1041	983	943
	160—80 км/ч	—	—	—
Торможение со скорости 100 км/ч	путь, м	43,7	43,5	45,0
	замедление, м/с ²	8,9	8,6	8,9

* Система стабилизации выключена/включена



У-образный интерьер! Эту литеру легко разглядеть и на спицах руля, и на центральной консоли. Усилия на рычажках и кнопках не по-корейски солидны

предпочтительнее и по управляемости, и по плавности хода. Поэтому Focus разделил второе место с... новой Маздой 3!

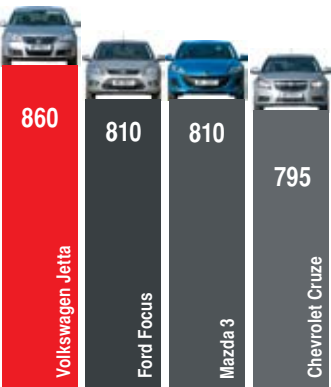
Она по-прежнему азартнее своего «донора», но при этом шумнее, жестче и теснее. А ценник между тем — 699 тысяч рублей: Mazda на 93 тысячи дороже Фокуса! И это несмотря на 70-тысячное снижение цены в начале ноября!

Jetta тоже дорога: 122-сильный седан с DSG стоит 811 тысяч рублей, а машина с мотором 1.6 и «роботом» — 721 тысячу рублей. Но у Джетты самый большой и удобный багажник, лучший силовой агрегат... Вот только ESP нужно добавить как минимум в список опций, а как максимум — «в базу». Потому что два дня рождения — это, конечно, хорошо. Но лучше — все-таки один. □



Подушка водительского сиденья Круза слишком мягкая, а наклон спинки регулируется ступенчато и неудобно — левая рука с трудом пролезает между сиденьем и стойкой, а правой в это время приходится наклонять слабо подпружиненную спинку

Экспертные оценки Авторевю



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 21506 человек



Пробраться на заднее сиденье Круза мешает низкая крыша, но места на плоском, как лавка в электричке, диване хватит и троем. Жаль, что жесткая подушка стоит низковато, а спинка сильно завалена



Диаметр разворота автомобилей

Автомобиль	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
По следу внешнего переднего колеса, м	10,87	10,43	10,30	10,03
По внешнему переднему габариту, м	11,66	11,21	11,08	10,75
Число оборотов руля от упора до упора	2,8	2,9	2,9	3,0



Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили				Почему?
		Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta	
Эргономика	200	170	165	165	170	Удобнее всего сидеть в Джетте. В Крузе кресло мягковато, в Мазде — слишком плоское, а Ford — для любителей высокой посадки. Обзорность Джетты портят маленькие наружные зеркала, а широкие основания передних стоек Мазды и Фокуса мешают заглядывать за поворот
Рабочее место водителя	100	85	85	85	90	
Обзорность	100	85	80	80	80	
Динамика	330	255	265	285	295	Атмосферной троице за Джеттой не угнаться. К тому же на счету Фольксвагена самый короткий тормозной путь. Но из-за опасной склонности к заносу мы снизили ему оценку за управляемость. Mazda — быстрейшая из остальных, но скользкие шины подвели ее на зачетном торможении. При езде на Форде и Шевроле досаждают задержки «по педали», а управляемость Круза портит дезинформативный руль
Разгонная динамика	100	65	70	80	90	
Тормозная динамика	120	105	105	105	110	
Управляемость	110	85	90	100	95	
Ездовой комфорт	250	195	205	200	205	Focus самый тихий и плавный, Jetta и Cruze едут жестче, но Volkswagen дает взамен отличную энергоемкость. «Трешка», как и прежде, тряская и шумная, зато климат-контроль теперь двухзонный
Плавность хода, виброзащита	90	70	75	65	70	
Акустический комфорт	80	60	65	60	60	
Микроклимат	80	65	65	75	75	Вольготнее всего на задних сиденьях Фокуса и Круза, а в новой «трешке» мало места для ног. Багажник Джетты покорила нас объемом и продуманностью, тогда как вместительный отсек Chevrolet портят выступающие петли, зато проем в салон при сложенной спинке заднего дивана не меньше, чем у Джетты
Комфорт салона	220	175	175	160	190	
Пассажиры места	90	75	75	65	70	
Багажник	80	60	65	60	75	
Трансформация салона	50	40	35	35	45	
Суммарный балл	1000	795	810	810	860	

Безопасность

Даже после сентябрьского пересмотра комплектаций Ford Focus обладает самым скромным в нашем квартете базовым набором средств безопасности: две фронтальные подушки, АБС, передние ремни с преднатяжителями и ограничителями усилия и крепления Isofix. За доплату можно заказать боковые подушки безопасности (7500 рублей) и систему стабилизации (7500 рублей), хотя в Европе Focus имеет все это уже в базовой версии. А надувных занавесок у российского Фокуса по-прежнему нет даже в списке опций. Chevrolet Cruze «в базе» имеет четыре подушки безопасности и АБС, а в более дорогих версиях у него есть занавески и система стабилизации. Volkswagen Jetta и Mazda 3 во всех комплектациях оснащаются шестью подушками безопасности, но ESP есть

только у японской машины. Краш-тестам по старой методике EuroNCAP подверглись до-рестайлинговый Ford Focus (в европейской спецификации с занавесками безопасности) и Volkswagen Golf пятого поколения, на базе которого построена Jetta. Оба хэтчбека без труда заработали максимальные пять звезд — защита передних сиденьев образцовая, что подтвердил и наш внеплановый «краш-тест». Но оценка Гольфа была снижена из-за придинок экспертов к травмобезопасности нижней части передней панели и небольшого превышения нагрузок на грудную клетку «водителя». За защиту малолетних пассажиров Focus и Golf заработали по четыре звезды из пяти, но и в этой дисциплине Volkswagen немного уступил Форду из-за повышенных нагру-

зок на грудные клетки «малышей» и на голову «младшего», «полторагодового» манекена. Оба автомобиля проходили краш-тесты с сиденьями Britax Roemer Baby Safe и Duo Plus. «Пешеходный» рейтинг выше у Гольфа — три звезды из четырех возможных. Результат до-рестайлингового Фокуса — две звезды: передний бампер слишком жесткий. Mazda 3 второго поколения пока подверглась краш-тестам по методике американского Страхового института дорожной безопасности (Insurance Institute for Highway Safety), которая практически идентична методике EuroNCAP. Седан в американской спецификации выдержал фронтальный и боковой удары практически без замечаний. А Chevrolet Cruze независимых краш-тестов еще не проходил.



Ford Focus*	★★★★★
Пассивная безопасность	35 баллов (95%)
Фронтальный краш-тест	16 баллов (100%)
Боковой краш-тест	16 баллов (100%)
Удар о столб	2 балла (100%)
СНРБ**	2 балла (67%)
Защита пассажиров-детей	40 баллов (82%)
Защита пешеходов	15 баллов (42%)
Снаряженная масса	1248 кг
* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года	
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности	

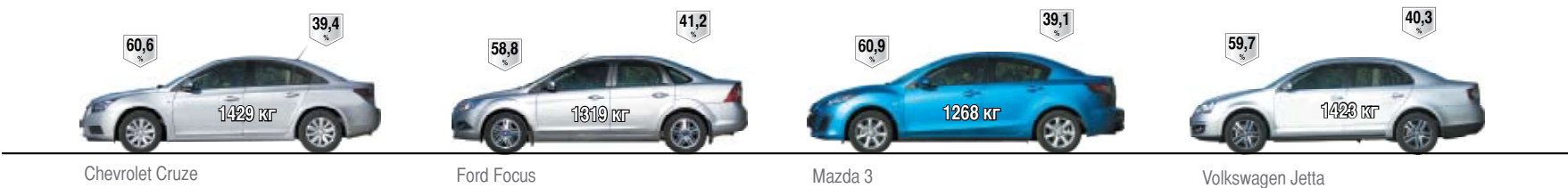
Volkswagen Golf*	★★★★★
Пассивная безопасность	33 балла (89%)
Фронтальный краш-тест	13 баллов (81%)
Боковой краш-тест	16 баллов (100%)
Удар о столб	2 балла (100%)
СНРБ**	2 балла (67%)
Защита пассажиров-детей	37 баллов (76%)
Защита пешеходов	19 баллов (53%)
Снаряженная масса	1200 кг
* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года	
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности	

Паспортные данные

Автомобили	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
Тип кузова	четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан
Число мест	5	5	5	5
Объем багажника, л	450	467	430	527
Снаряженная масса, кг	1310	1286	1245	1329
Полная масса, кг	1813	1845	1770	1930
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1598	1596	1598	1390
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	79,0/81,5	79,0/81,4	78,0/83,6	76,5/75,6
Степень сжатия	10,8:1	11,0:1	10,0:1	10,0:1
Число клапанов	16	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	113/83/6400	100/74/6000	105/77/6000	122/90/5000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	153/4200	150/4000	145/4000	200/1500—4000
Коробка передач	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	механическая, роботизированная, 7-ступенчатая
Передаточные числа	I	4,58	2,82	3,77
	II	2,96	1,51	2,27
	III	1,91	1,00	1,53
	IV	1,44	0,74	1,12
	V	1,00	—	1,18
	VI	0,74	—	0,95
	VII	—	—	0,79
	задний ход	2,94	2,65	4,17
главная передача		3,87	4,20	4,44/3,23/4,18*
Привод	передний	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	205/60 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Максимальная скорость, км/ч	180	172	177	199
Время разгона 0—100 км/ч, с	12,9	13,7	13,1	9,8
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	11,2	10,6	8,1
	загородный цикл	5,8	6,0	5,2
	смешанный цикл	7,8	7,7	6,3
Выбросы CO ₂ , г/км	смешанный цикл	184	184	149
Емкость топливного бака, л	60	55	55	55
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95

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

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)



О пользе электроники



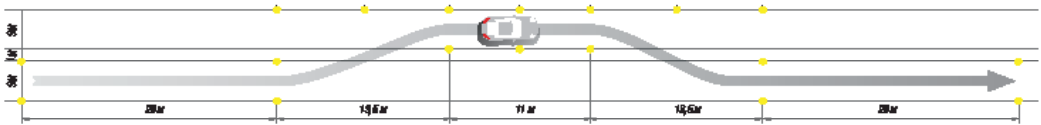
Нейтральное поведение Мазды на «переставке» — заслуга не только шасси, но и системы стабилизации

Обычно предельные скорости на переставке ищет Ярослав Цыпенков, но и выезд на динамометрическую дорогу обычно не заканчивается на крыше в кювете... Из-за аварии всю работу на «лосином тесте» сделал Александр Николаевич, а от разовых заездов пришлось отказаться из-за нехватки времени. Больше всего Дивакову понравилась Mazda — 85 км/ч: это лишь на 1,2 км/ч ниже рекорда спорт-седана Mercedes C 63 AMG! Но, что важнее, дался этот результат довольно просто — до предельных скоростей «трешка» отлично следовала за рулем, при быстром вращении

которого почти не возникала свойственная Маздам ступенька по усилию. А заносы надежно гасила система стабилизации, эффективно снижавшая скорость к третьему коридору. Быстрым на «переставке» оказался и Chevrolet Cruze — 82,8 км/ч, но похвалы от Дивакова он не заработал. Невысокая чувствительность руля вкупе с пиками усилия при работе страхующей электроники не дали объехать помеху быстрее. Кроме того, система вела себя грубовато, сдергивая Chevrolet с траектории. «Бессистемные» Ford и Volkswagen намного медленнее, но близки между собой: 75,2 км/ч и 75,8 км/ч соответственно. Преградой к росту скорости стали заносы в третьем коридоре, как ни старался Александр Николаевич погасить скольжения упреждающим поворотом руля.

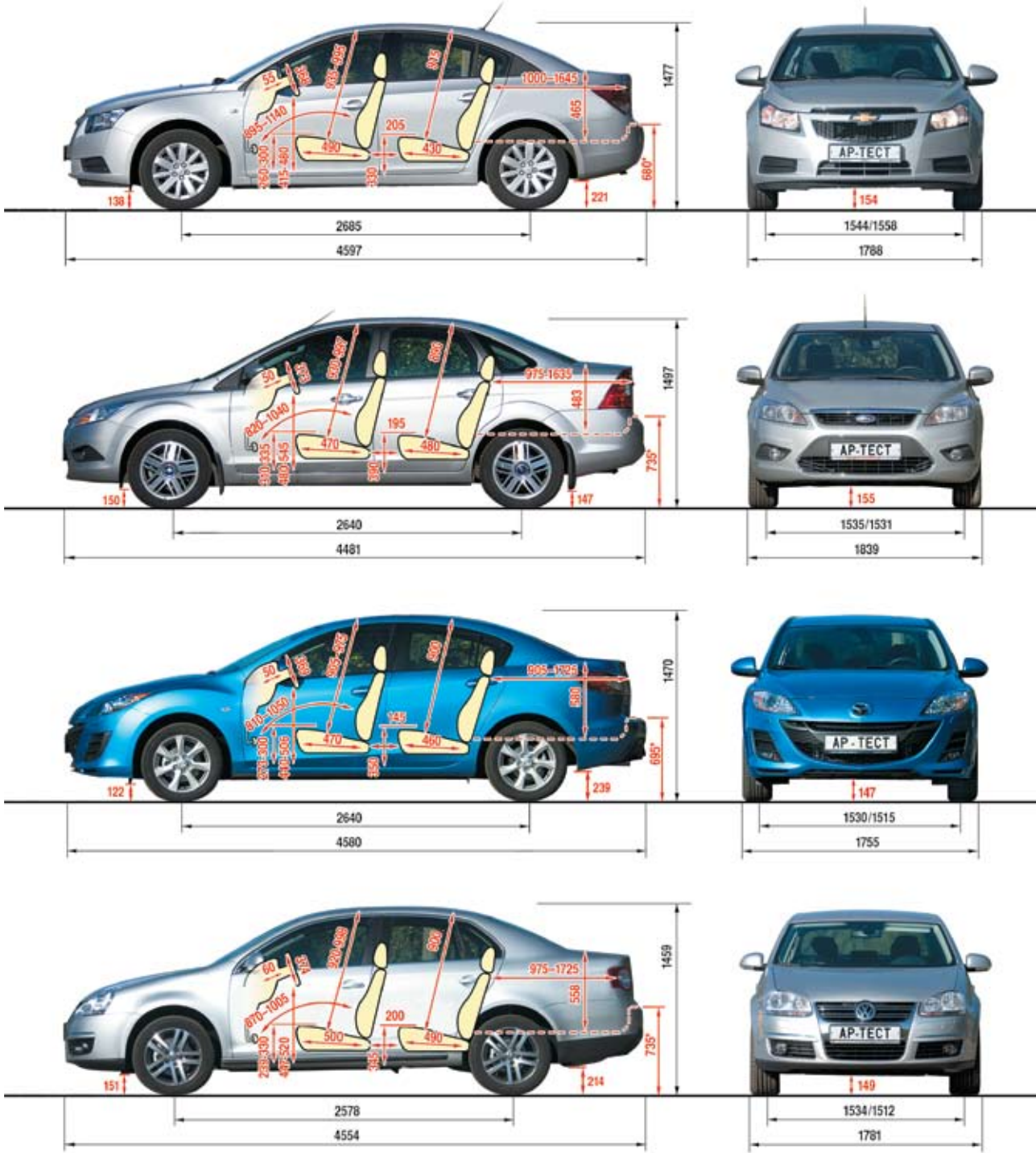
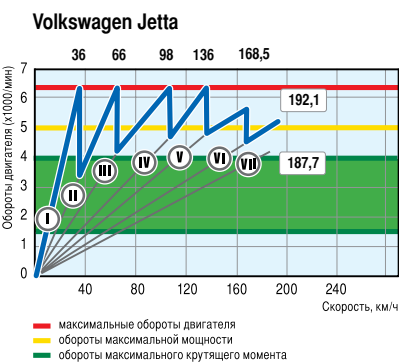
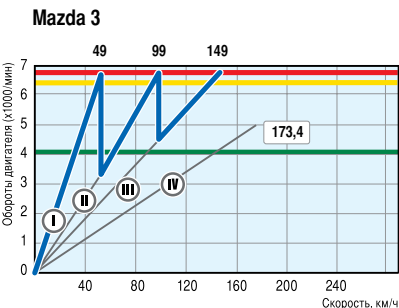
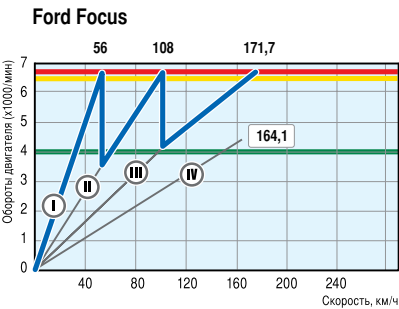
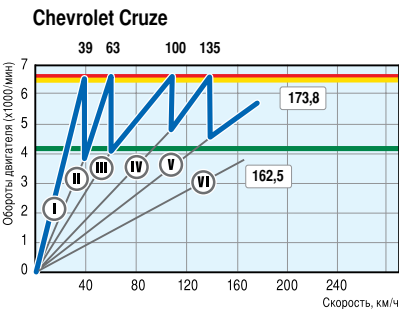
Максимальная скорость выполнения «лосинового теста», км/ч

Автомобиль	Скорость
Chevrolet Cruze	82,8
Ford Focus	75,2
Mazda 3	85,0
Volkswagen Jetta	75,8



испытание «лосиная 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

Графики разгона

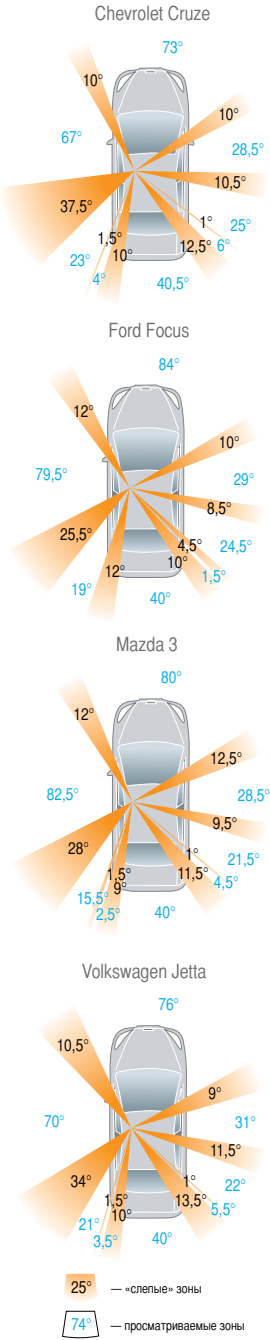


Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю

Обзорность

В Крузе обзор хорош по всем направлениям, массивные стойки Форда и Мазды одинаково мозолят глаза и рослым, и невысоким водителям, вдобавок крупные зеркала Фокуса сильно искажают действительность. На Джетте оптические элементы честнее, но их площадь маловата — подчас «теряются» даже машины в соседней полосе

Автомобиль	Суммарный угол обзора, град.	Суммарный угол «слепых» зон, град.
Chevrolet Cruze	267,0	93,0
Ford Focus	277,5	82,5
Mazda 3	275,0	85,0
Volkswagen Jetta	269,0	91,0



Небюджетно

За полисами КАСКО на наши машины мы обратились и в референсный Ингосстрах, но наиболее выгодные тарифы предлагали страховщики, рекомендованные дилерами. Так, в Прогресс-Гаранте готовы застраховать Джетту всего

за 5,2% от цены машины — это на 0,4% выгоднее, чем в Ингосстрахе. Те же четыре десятки разницы в цене и на полис для Chevrolet Cruze — 6,8% в МСК-Стандарте против ингосстраховских 7,2%. За квартал, прошедший с момента проведения

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Автомобили	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
Цена базовой версии, руб.	616500	566100	699000	810780
БЕЗОПАСНОСТЬ				
Количество подушек безопасности	6	4	6	6
АБС	+	+	+	+
Противобуксовочная система	+	—	+	+
Система динамической стабилизации	—	—	+	—
Омыватели фар	—	—	+	+
Противотуманные фары	—	П	П	+
Утапливаемые подголовники задних сидений	—	+	—	+
КОМФОРТ				
Кондиционер	+	+	+	+
Двухзонный климат-контроль	—	—	П	О
Регулируемая по углу наклона/вылету рулевая колонка	+/П	+/+	+/+	+/+
Мультифункциональное рулевое колесо	П	—	+	О
Отделка рулевого колеса кожей	П	П	+	+
Электрообогрев лобового стекла	—	О	О	—
Электропривод и обогрев наружных зеркал	+	+	+	+
Электропривод складывания наружных зеркал	—	—	+	—
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	—	П	О	О
Электростеклоподъемники передние/задние	+/П	+/П	+/+	+/+
Обогрев передних сидений	—	О	П	+
Регулировка сиденья водителя по высоте	+	+	+	+
Задний центральный подлокотник	+	+	+	+
Дистанционный замок багажника (с брелока)	+	П	+	+
Дистанционный замок лючка бензобака	—	—	+	+
ЭЛЕКТРОНИКА				
CD-проигрыватель	+	О	+	О
Противоугонная сигнализация	П	—	—	О
Датчик освещенности	—	П	О	О
Датчик дождя	—	П	О	О
Маршрутный компьютер	+	+	+	+
Круиз-контроль	—	—	О	—
Радар парковки задний	—	—	П	—
ВНЕШНОСТЬ				
Легкосплавные колеса	—	О	П	+
Окраска «металлик»	+	О	О	О
ПРАКТИЧНОСТЬ				
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+	+
Лючок для длинномеров	—	—	—	+
Полноразмерное запасное колесо	+	+	—	+
Цена тестируемого автомобиля, руб.	656200	624400	784750	876110
Шины	Kumho Solus KH17 205/60 R16	Continental SportContact 2 205/55 R16	Nokian Hakka Z 205/55 R16	Pirelli P7 (Continental SportContact 2) 205/55 R16
(+*) Комплектация базовой версии (О) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль (—) В базовой комплектации отсутствует (П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля				

Цены и условия страхования КАСКО*

Автомобили	Chevrolet Cruze		Ford Focus		Mazda 3		Volkswagen Jetta	
Страховые компании	Ингосстрах	МСК-Стандарт	Ингосстрах	Росгосстрах	Ингосстрах	Спасские ворота	Ингосстрах	Прогресс-Гарант
Цена автомобиля, руб.	616500		566100		699000		810780	
Цена базового полиса, в % от цены автомобиля*	7,2	6,8	8,6	7,5	11,6	8,3	5,6	5,2
Цена базового полиса, руб.	44388	41922	48685	42458	81084	58017	45404	42161
Оплата полиса в рассрочку	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Повышение цены 0,28%	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 4 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Повышение цены 0,5%
Скидка за безаварийную езду, % в год	15	15	15	20	15	5	15	10
Расчет износа автомобиля за первый/второй/третий год эксплуатации, %	20/10/10	18/12/12	20/10/10	16/12/12	20/10/10	18/18/12	20/10/10	20/15/10
Территория покрытия базового полиса	РФ и СНГ**	РФ. Опция — СНГ и Европа	РФ и СНГ**	РФ. Опция — СНГ и Европа	РФ и СНГ**	РФ	РФ и СНГ**	РФ. Опция — СНГ и Европа
Риски, покрываемые вне территории РФ **	Угон и ущерб	Ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Нет	Угон и ущерб	Угон и ущерб
Дополнительные услуги, включенные в стоимость полиса	Предоставление аварийного комиссара только для полисов дороже 80000 руб. или доплата 3000 руб.	Нет (предоставление аварийного комиссара — 5000 руб. в год)	Предоставление аварийного комиссара только для полисов дороже 80000 руб. или доплата 3000 руб.	Предоставление аварийного комиссара, направление в сервис с места ДТП	Предоставление аварийного комиссара только для полисов дороже 80000 руб. или доплата 3000 руб.	Предоставление аварийного комиссара, направление в сервис с места ДТП	Предоставление аварийного комиссара только для полисов дороже 80000 руб. или доплата 3000 руб.	Нет (предоставление аварийного комиссара — только для полисов дороже 55000 руб.)

* Тарифы для Москвы и Московской области для страхователей старше 31 года и имеющих водительский стаж не менее 11 лет
** Членами СНГ в страховых компаниях на 30 октября 2009 года считались следующие страны: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина



По объему и обустройству багажник Джетты — бесспорный лидер: крючки, ниши, удобная ручка, мощный плафон подсветки, лючок для длинномеров. Багажники остальных машин заметно меньше, вдобавок у Chevrolet плохие петли, не дающие грузить вещи под завязку, в Мазде сильно заужен проем, а фордовский «трюм» небрежно отделан — торчат острые металлические косынки, на крышке нет обивки. Спинки сидений всех машин складываются в отношении 2:1, при этом на Мазде получается пятисантиметровая ступенька, а у Фокуса ровный, но лаз в салон слишком мал. У Мазды в подполье лежит докатка, у остальных — полноразмерные запаски

Ориентировочные цены на регламентное техобслуживание с расходными материалами и запчастями, руб.

Плановое обслуживание	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
Стоимость нормо-часа	1500	1604	1600	1550
Пробег, км	15000	7320	—	6835
	20000	—	6500	—
	30000	10949	—	10012
	40000	—	6500	—
	45000	9206	—	8957
	60000	20800	6500	9852
	75000	9340	—	9800
	80000	—	6500	—
	90000	19292	—	13000
Итого	76907	26000	58456	101900

Ориентировочные цены на запчасти у официальных дилеров в Москве, руб.

Запчасти	Chevrolet Cruze	Ford Focus	Mazda 3	Volkswagen Jetta
Фильтр масляный	437	319	280	800
Фильтр топливный	1263	15000*	17000*	1500
Фильтр воздушный	830	862	1700	1100
Фильтр салонный	1796	1250	970	660
Свеча зажигания	218	187	192	400
Колодки передние	5228	4580	3800	4800
Колодки задние	4850	4580	4170	3500
Амортизатор передний	4500	5252	6435	7011
Амортизатор задний	4500	5800	6453	5492
Фара передняя	11227	5260	16062	8867
Фонарь задний	12204	2307	14100	5200
Крыло переднее	7478	7523	6472	7795
Бампер передний	19325	13091	15200	14723
Капот	18155	15230	13660	14940
Лобовое стекло	11965	6372	299770	11800

* В сборе с топливным насосом

Что почем?

Седан **Ford Focus** с двигателем 1.6 (100 л.с.) и «автоматом» стоит как минимум 566100 рублей. В сентябре комплектации автомобилей всевозможской сборки были пересмотрены, и теперь все Фокусы уже «в базе» оснащаются двумя подушками безопасности и ABS, а начальная для «автоматических» машин комплектация Comfort включает кондиционер, передние электростеклоподъемники и зеркала с электроприводом. Седан в исполнении Titanium за 572400 рублей — это четыре подушки безопасности, противотуманные фары и кожаный руль. А выпуск Фокусов в комплектации Ghia во Всеволожске прекращен. Автоматической коробкой передач также комплектуются Фокусы с двухлитровым мотором мощностью 145 л.с. — такой седан стоит как минимум 617100 рублей.

Цены на автомобили с механическими коробками передач: от 515100 за Focus 1.4 (80 л.с.) до 587700 рублей за седан с турбодизелем объемом 1,8 л (115 л.с.). Автомобили есть в наличии у дилеров, а поставка на заказ займет примерно три месяца.

Гарантия — два года или 100000 км пробега. Ограничения распространяются только на свечи зажигания, фильтры и щетки стеклоочистителя.

Продажей автомобилей Ford занимаются 124 дилерских центра в 85 городах России.

Chevrolet Cruze 1.6 (113 л.с.) с «автоматом» предлагается минимум за 616500 рублей. В начальной комплектации Base есть четыре подушки безопасности, ABS, кондиционер, подогрев передних сидений, CD-проигрыватель, передние электростеклоподъемники и электропривод зеркал. В итоге Cruze с «автоматом» стоит на 26 тысяч рублей дороже, чем Focus 1.6 (100 л.с.), дополненный боковыми подушками безопасности, «музыкой» и подогревом сидений. Chevrolet Cruze в исполнении LS с шестью подушками безопасности, полным электропакетом и противотуманными фарами продается за 649200 рублей. В нашем тесте участвовал седан из «рекламной» партии Крузов корейской

сборки: на российских машинах есть противотуманные фары и подогрев сидений. Chevrolet Cruze с двигателем 1.8 (141 л.с.) и «автоматом» стоит от 696200 рублей.

Самый простой Cruze 1.6 с «механикой», без кондиционера и подогрева сидений оценивается в 540 тысяч рублей, а седан с двигателем 1.8 можно купить за 611500 рублей. В наличии у дилеров есть автомобили во всех комплектациях.

Гарантия — два года без ограничения пробега, но для автомобилей, используемых в коммерческих и служебных целях, она составляет два года или 100000 км пробега. Гарантия не касается тормозных колодок и дисков, приводных ремней, свечей зажигания и щеток стеклоочистителей.

Продажей автомобилей Chevrolet занимаются 150 дилерских центров в 93 городах России.

Новая **Mazda 3**, даже после недавнего снижения цен, дороже большинства конкурентов: седан с двигателем 1.6 (105 л.с.) и «автоматом» стоит как минимум 699 тысяч рублей. Зато в комплектации Touring уже есть шесть подушек безопасности, система стабилизации, кондиционер, полный электропакет и CD-ресивер. Ford Focus 1.6 (100 л.с.) с похожим оснащением, но без занавесок безопасности, обойдется дешевле на 93 тысячи рублей! Mazda 3 Touring Plus с «автоматом», двухзонным климат-контролем, подогревом передних сидений, задним парктроником, противотуманными фарами и легкосплавными колесами стоит 749 тысяч рублей. Именно такой седан побывал в наших руках, но опции вроде датчиков света и дождя, электрообогрева лобового стекла, круиз-контроля и окраски «металлик» увеличили цену до 785750 рублей. Седан с двухлитровым мотором (150 л.с.) и пятиступенчатым «автоматом» заметно дороже — от 885 тысяч рублей.

Седан Mazda 3 1.6 с механической коробкой передач и без кондиционера можно купить за 623700 рублей, а версия с двигателем 2.0 оценивается

как минимум в 832 тысячи рублей. Машины есть в наличии у продавцов.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Ограничения минимальны и распространяются на заправку кондиционера хладагентом, аккумуляторную батарею и регулировочные операции (углы установки и балансировку колес, регулировку тросового привода управления автоматической трансмиссии, натяжения поликлинового ремня, петель и замка капота, задней подъемной двери и т.д.).

Продажей автомобилей Mazda занимается 51 дилерский центр в 34 городах России.

Volkswagen Jetta с двигателем 1.4 TSI (122 л.с.) и семиступенчатым «роботом» DSG еще дороже Мазды: цены только начинаются с 810780 рублей. При этом оснащение у Джетты не богаче: есть подогрев передних сидений, легкосплавные колеса и противотуманные фары, но CD-проигрывателя в «базе» не предусмотрено, а систему стабилизации нельзя заказать даже за доплату. Опции предлагаются в виде двух фиксированных пакетов. Первый стоит 19830 рублей и включает двухзонный климат-контроль и CD-проигрыватель, а оба «наших» автомобиля были оснащены вторым пакетом опций за 52310 рублей — помимо перечисленного в нем есть датчики света и дождя, противоугонная сигнализация и multifunction-нальный руль. С учетом окраски «металлик» цена тестовых седанов — рекордные в квартете 876110 рублей.

Базовая Jetta 1.6 (102 л.с.) с «механикой» стоит 655640 рублей, такой же автомобиль с «роботом» DSG — 721330 рублей, а цены на модификацию с турбодизелем 1.9 TDI (105 л.с.) начинаются с 774640 рублей. Автомобили есть в свободной продаже.

Гарантия — два года без ограничения пробега, но под нее не попадают свечи зажигания, тормозные колодки и диски.

Продажей автомобилей Volkswagen занимается 81 дилерский центр в 52 городах России.

Альтернатива?

В ценовой категории до 900 тысяч рублей выбор седанов гольф-класса с автоматической трансмиссией очень широк. Пока еще можно успеть купить четырехдверный Renault Megane — в начале следующего года начнутся продажи его преемника Renault Fluence. А еще есть седан Volvo S40, но цены на версию с преселективным «роботом» Powershift начинаются с 940 тысяч рублей.

Автомобиль	Двигатели	Коробка передач/количество ступеней	Диапазон цен*, руб.	Подробности
Chevrolet Lacetti	1.6 (109 л.с.), 1.8 (122 л.с.)	автоматическая/4	617250—704300	AP №24, 2008
Honda Civic	1.8 (140 л.с.)	автоматическая/5	715500—784900	AP №13—14, 2007
Hyundai Elantra XD	1.6 (105 л.с.)	автоматическая/4	479900	AP №21, 2004
Hyundai Elantra	1.6 (122 л.с.), 2.0 (143 л.с.)	автоматическая/4	609900—852900	AP №8, 2007
Kia Spectra	1.6 (101 л.с.)	автоматическая/4	429000	AP №22, 2006
Kia Cerato	1.6 (126 л.с.), 2.0 (156 л.с.)	автоматическая/4	659900—749900	AP №13—14, 2009
Mitsubishi Lancer Classic	1.6 (98 л.с.)	автоматическая/4	569000	AP №22, 2005
Mitsubishi Lancer X	1.5 (109 л.с.)	автоматическая/4	649000	AP №4, 2009
Nissan Almera Classic	1.6 (107 л.с.)	автоматическая/4	505800—555500	AP №24, 2008
Nissan Tiida	1.6 (110 л.с.)	автоматическая/4	583300—662300	AP №22, 2007
Opel Astra	1.6 (115 л.с.)	роботизированная/5	666000—983800	AP №20, 2007
Opel Astra	1.8 (140 л.с.)	автоматическая/4	716000—1033800	—
Renault Megane	1.6 (115 л.с.), 2.0 (135 л.с.)	автоматическая/4	623300—811900	AP №22, 2007
Subaru Impreza	1.5 (107 л.с.)	автоматическая/4	694400—743900	AP №4, 2009
Suzuki SX4 Sedan	1.6 (107 л.с.)	автоматическая/4	525000—587000	AP №13—14, 2009
Toyota Corolla	1.6 (124 л.с.)	автоматическая/4	699000—809000	AP №13—14, 2009

* По состоянию на 1 ноября 2009 года