

авТО

Машина ко времени

НОВИНКИ СЕЗОНА



Mazda6



Ford Mondeo



Mercedes-Benz C-Klasse



Subaru Impreza



Audi A4



Любимый российский лозунг «Догнать и перегнать», похоже, теряет свою внешнеполитическую направленность и приобретает форму служебного распоряжения для внутреннего пользования. Применительно к автомобильному бизнесу это значит следующее: производители, назначив Россию одним из главных рынков сбыта, соревнуются не только в объемах продаж, но и в их сроках. Путь от подиума автошоу до дилерского центра стал минимальным. Корреспондент «Ъ-Авто» **Валерий Чусов** представляет самую горячую десятку автоновинок сезона-2007–2008.

Mazda6
Что. Средний класс у Mazda в последних поколениях выполняет роль флагмана: более солидных седанов у этой марки нет. Раньше машина привлекала в основном добротностью и хорошим соотношением затрат и характеристик. В прошлом поколении ей добавили динамики и вообще придали спортивные черты. Теперь она прибавила в размерах, а стиль стал еще более выразительным. Японцы начинают понимать, за что европейцы любят автомобили. Размеры салона увеличены, а материалы подбраны более тщательно. Игры с подсветкой клавиш, рукояток и приборов дадут лишний повод подвести к машине друзей и сослуживцев. Вынесенные к двери багажника рукоятки фиксации спинки задних сидений, которые Mazda величает «системой» Kakakūri, на универсале дополнены автоматически складывающейся полкой над багажником, что действительно уже можно назвать системой.

Как. Дух Zoom-Zoom в качестве обязательного элемента включает удовольствие от управления, и именно на это нацелены модификации ходовой части. Для европейских дорог повышенная управляемость и устойчивость — безусловное благо, на некоторых российских направлениях водителю лучше быть осторожнее. Топовую позицию в гамме займет новый мотор 2,5 л/169 л. с. Всего на три силы больше, чем у прежнего на 2,3 л, зато меньше шумит и даже расходует меньше топлива. Ради экономии бензина место гидросилителя руля занял электрический. Расход также понижен у версий с двигателями 1,8 л/120 л. с. и 2,0 л/147 л. с., что при увеличении размеров кажется нарушением закона сохранения энергии. Автоматическая трансмиссия доступна только с 2-литровым двигателем. Сколько. По предварительным данным, базовая версия с самым скромным мотором будет продаваться с ноября по цене 653 тыс. рублей. Это на 22 тыс. больше, чем самая до-

ступная Mazda6 предыдущего поколения. Такая доплата за заметную прибавку в размерах. Комплектация при этом отличается не так серьезно. У новой не планируется штампованных колес, только литые. Как и сейчас, в стандартное оборудование входят системы безопасности, включая шесть подушек и систему динамической стабилизации, которая у Mazda называется DSC (Dynamic Stability Control). Принципиальный недостаток базовой версии — кондиционер вместо климат-контроля, который стоит на всех остальных. Впервые на некоторых версиях Mazda6 появляется парктроник, причем и спереди, и сзади. Самая дорогая модификация (предварительная оценка) обойдется в 930 тыс. рублей.

Ford Mondeo
Что. Новый кинетический стиль Ford, кажется, способен придать динамику даже кофемолке. С новым Mondeo дизайнерам вряд ли было очень сложно работать. При таких размерах и пропорциях машина

неизбежно выглядит солидно и стремительно. Нет, все эти грани и хром нельзя назвать излишествами, они создают абсолютно логичную и выразительную форму. Самое главное — это, конечно, размеры. База 2,85 м помогает создать просто огромный салон. В борьбе за новых покупателей при условии сохранения прежних Ford сделала нетипичный шаг. Мы и раньше видели варианты оформления салонов, но чтобы три разных щитка приборов — это редкость. На самых простых стрелочно-лампочная классика, на дорогих — дисплей больше половины щитка. В столь же широких пределах варьируются сиденья и оснащение. Фордовцы оставили и привычную стартовую цену для минимальной комплектации, и возможность при желании наворотить Mondeo до степени, вполне соответствующей его размерам и стилю. Останется только выбрать между техно-артом Titanium и почти ягуаровским деревом Ghia.

Как. Двигатель 1,6 л здесь оказался то ли для того, чтобы иметь возможность написать в рекламе «От 615 тыс. рублей!», то ли для экономных начальников транспортных цехов, заказывающих служебный транспорт «для этих бездельников с четвертого этажа». По размерам Mondeo превосходит «глазастый» Mercedes-Benz E-Klasse, но это не повод подражать последнему в мощности. Конечно, 12,5 сек. до сотни позволят обогнать практически любую «нашу марку», но хочется большего. Благо там дальше и выше есть из чего выбирать. Бензиновые моторы 2,0 л/145 л. с., 2,3 л/161 л. с. (этот только с «автоматом») и 2,5 л/220 л. с. Дизеля (130 л. с. с «автоматом» и 140 л. с. с «механикой») тоже очень неплохие. Порадоваться традиционно отлично настроенной подвеске немного мешает слишком большой руль. Его неспортивный диаметр может быть частично оправдан размещенными на нем кнопками, но ведь отчасти именно из-за размеров баранки не каждый способен с ними управиться. Сколько. Цены начинаются от 615 тыс. рублей, причем впрямую сравнить с предшественником уже непросто: новый Mondeo стал первой моделью, цены на которую российский Ford выставил в рублях. Из трех типов кузова самый дешевый — седан, хэтчбек дороже на 12–13 тыс., что можно считать уместной платой за более удобный доступ в багажник. Универсал дороже седана на 26 тыс. рублей. Оба пятидверных кузова доступны не со всеми двигателями и не во всех комплектациях. Мотор 1,6 л возможен только в самой дешевой комплектации Ambiente. Из «рокошши» в нее входят ABS, семь подушек, кондиционер, аудиосистема. Далее по нарастающей: Trend, Ghia, Ghia X, Titanium, Titanium X. Впрочем, цены на Ghia и Titanium почти не отличаются. X подразумевает отделку салона кожей или алькантары, кнопку запуска двигателя и кое-что по мелочи. Самые дорогие — универсалы с 2,5-литровым мотором. Только они в стандартной комплектации переваливают за миллион.

Mercedes-Benz C-Klasse
Что. Они у себя на фирме называют это T-Modell, и буква T здесь обозначает Touristik и Transport. Первый настоящий фирменный универсал (как называем это мы) появился в гамме Mercedes-Benz 30 лет назад. Идея, извините за выражение, грузопассажирского Mercedes-Benz недолго смущала покупателей, и вскоре пятидверные кузова со складным задним сиденьем появились у конкурентов. А сегодня, например, в Англии седанов и универсалов в этом классе продается примерно поровну. Потому что у покупателей даже Mercedes-Benz есть что погрузить в багажник, где складывается заднее сиденье. Например, комплект для гольфа. Или ружья и собаку, а потом и результаты их применения на местности. Модно сейчас быть спортивным. Именно поэтому Mercedes-Benz (или теперь уже

правильнее писать просто Daimler?) так гордится тем, что объем багажника универсала нового C-Klasse 1500 л. Это больше, чем у любого конкурента, и примерно на 10% больше, чем у прежнего. И, конечно, здесь просто феерический список дополнительных устройств. Например, привод двери багажника (открывается и закрывается нажатием кнопки) или система организации пространства оного. Хотя Transport здесь все же не очень получается: в багажник с такой отделкой достойно попасть не любые грузы. Как. Что бы мы ни говорили, поклонники других немецких марок будут уверены, что их машины управляются лучше и ездят быстрее. Однако финансовые и технические ресурсы сегодня позволяют добиться почти любого заданного результата. Вот на C-Klasse давно уже используют самые современные технологии. Список систем, помогающих водителю получить удовольствие и при этом оберегающих его от неприятностей, довольно обширен. Взять хотя бы подвеску Agility Control с автоматическими подстраивающимися под режим движения амортизаторами. По заказу можно получить подвеску, характеристики которой («комфорт» или «спорт») волен выбрать водитель. Список двигателей такой же, как у седана: два 2-литровых компрессорных мощностью 156 л. с. (модель 180) и 183 л. с. (а это уже 200), 2,5 л/204 л. с. (на модели 230), 3,0 л/231 л. с. (на 280) и 3,5 л/272 л. с. (на 350). Есть и дизели, но их к нам не поставляют. Сколько. Официальные цены не устанавливаются, если судить по соотношению стоимости C-Klasse седана в Германии и России, универсал будет стоить примерно от 1,15 млн рублей. Это стандартная версия Classic, но вообще-то он, как и седан, будет выпускаться также в комплектациях Elegance и Avantgarde. По традиции немецких марок много интересного входит в число опций, за которые надо доплачивать. За исключением систем безопасности, конечно. А по традиции премиум-сегмента не ждите распродаж, скорее вам подарят что-нибудь из опций или предложат «особую серию». Но никаких новых цифр на ценниках! О вас же, между прочим, заботятся: это один из методов поддержания высокой стоимости машины на вторичном рынке. Хотя многие говорят, что готовы ездить на Mercedes-Benz вечно, это желание проходит сразу после появления новой модели Mercedes-Benz.

Subaru Impreza
Что. Новизна дизайна Impreza — его главное достоинство и главный недостаток. Потому что, с одной стороны, смена имиджа нужна для демонстрации стремления к новым потребителям, с другой — традиционные поклонники, естественно, против этого. Верные поклонники — это прекрасно, однако их стабильность не гарантия появления новых покупателей. На российском рынке, вероятно, главной проблемой станет пятая дверь. Большинство из нас почему-то не любит хэтчбеки, говорят, салон быстро выстуживается, если зимой открыть багажник. Хотя короткий задний свес, во всяком случае, в пределах МКАД давно уже стал скорее достоинством, по крайней мере, в процессе поиска места для парковки. Поклонники также не оценят заботы об их же безопасности в виде рамок на боковые стекла. Зато должны порадоваться более солидной отделке и просторному заднему сиденью. Хотя кто же из настоящих субаристов ездит сзади? Ну, пусть этому радуются новые клиенты марки. Как. Хорошая новость: двигатели остались оппозитными, и полный привод тоже остался. Плохая новость: двигатели изменились мало, а машина несколько потяжелела. Парадоксальное впечатление: 107 сил от 1,5-литрового мотора явно не хватает для приличных скоростей, но он ровнотянет едва ли не с нуля и при этом чрезвычайно приятно звучит. А вот 150 л. с. 2-литрового позволяют поддерживать вполне

импресный режим движения, однако на низких оборотах они все куда-то деваются. Вместе со звуком. Полный привод и подвеска обеспечивают настолько приятное и предсказуемое поведение, что сразу вспоминаешь о наличии в гамме 2,5 л/230 л. с. Главное достоинство подвески в том, что, сохранив спортивный характер, она стала гораздо гуманнее в процессе преодоления дорожных неровностей. Так что теперь в самом деле необходимо быть истовым спортсменом, чтобы хотеть Impreza. Сколько. Учитывая полный привод и климат-контроль в стандартной комплектации, 577 600 рублей за самую скромную 1,5-литровую Impreza не кажутся чрезмерной суммой. Однако, чтобы оправдать автомобильную репутацию «Созвездия Плеяд» (Subaru именно так переводится с японского), стоит выбрать 2-литровую, и это будет стоить уже от 730 800. А удовольствие полностью реализовать потенциал ходовой части с 230 силами версии WRX обойдется в 1 107 500. Автоматическая трансмиссия доступна на всех версиях, кроме WRX, за 40 800 рублей. На всех Impreza имеется зимний пакет, включающий подогрев зоны стеклоочистителей. Различия между модификациями — система Smart Entry с запуском двигателя кнопкой, кожа или ткань, аудиосистема и еще кое-какие мелочи.

Audi A4
Что. Новый A4 не избежал общей моды на рост, что пошло ему только на пользу. Размеры, близкие к прежним A6, помогли сделать формы более солидными, а также обеспечили адекватный простор на заднем сиденье. И, конечно, не обошлось без многих-многих штукочкин, на которые щедр в последнее время производитель вообще и Audi в частности. Новые формы фонарей и фар подчеркнуты светодиодными узорами. Оригинально, дорого, узнаваемо. Хотя на чей-то вкус стоило бы эти светодиоды сделать помельче, но зато нанизать их ожерелья почаше, чтобы получились более ровные полоски, а не свешавшиеся швы. Ну да, тогда будет не так очевидно, что это именно те самые такие модные и дорогие светодиоды. С отделкой интерьера все по-прежнему очень хорошо. Хотя дизайнеры, похоже, никак не могут придумать способ более точно вписать в панель приборов большой multifunction-оный экран MMI. На этот раз попробовали поставить его рядом со щитком, а чтобы это не так сильно напоминало A6, окружили выпуклой накладкой «под металл». Видимо, попытку изменить форму экрана, чтобы вписать его куда надо, мы все-таки увидим в будущем. Самая впечатляющая деталь интерьера совсем не динамики с убедительной надписью Bang & Olufsen. Больше всего нас потрясла обычная розетка на 220 В перед задними сиденьями — такое в салоне легковой автомобиля до сих пор не попадалось. Как. К таким размерам очень подходит топовый мотор 3,2 л/265 л. с. Разумеется, он оснащен системой непосредственного впрыска бензина FSI. Хотя и 160 л. с. от самого скромного в гамме бензинового двигателя (других просто нет) объемом 1,8 л тоже в общем-то хватает. Как часто случается у Audi, из описания конструкции получается почти энциклопедия «Что нового в науке и технике», мало им вариатора, полного привода, алюминия. Теперь рулевое управление, как у другой баварской фирмы, может менять передаточное число. На Audi A4 для этого используется волновая передача. Звучит загадочно, но, по сути, довольно просто. Эта штука позволяет с помощью электромотора не только менять режим работы руля в зависимости от скорости, но и дает возможность ESP корректировать траекторию не тормозами, а поворотом колес. Нет, руль не вылетает из рук: во-первых, углы поворота небольшие, во-вторых, это все происходит там, внутри машины. (Окончание на стр. 29)

Привыкайте к хорошему

Меняем старое на новое без доплаты*

Кто сказал, что износ деталей влияет на размер возмещения ущерба? При ремонте Вам не придется доплачивать за новые детали. Это сделаем мы.



ОСАГО «Ингосстрах», Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями договора страхования



Страхование
автотранспорта

Реклама

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
8 (495) 956 5555

www.ingos.ru

60 лет

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*