

авто

Машина ко времени

новинки сезона



Mazda CX-7



Nissan Qashqai



Volkswagen Tiguan



Opel Astra sedan



Citroen C-Crosser



(Окончание. Начало на стр. 28)

Нам показали, как это работает на мокрой трассе. Полное впечатление, что после проезда на нормальном автомобиле то ли асфальт подсушили, то ли в нас вдруг проснулось водительское мастерство. После нынешнего A4 водителю придется привыкать к новым габаритам, а больше, пожалуй, ни к чему. Машина по-прежнему отлично управляется — по крайней мере, если речь идет о полноприводных quattro. Передний привод, который неизбеген при выборе вариатора (теперь, кстати, в нем семь «ступеней»), немного меньше радует в предельных режимах. **Сколько.** Поставки в Россию ожидаются в начале будущего года, поэтому представители импортера отказываются говорить о ценах. Очевидно, что новое поколение будет дороже нынешнего, и вопрос только в том, насколько. В Германии цены выросли в общем-то символически, версии с одинаковым силовым агрегатом предыдущего и нового поколений различаются в цене на несколько сотен евро. Однако если сейчас самый доступный вариант — 1,6 л/102 л. с., то в новом поколении дешевле всех стоит модификация с 1,8 TFSI. У них на родине это означает, что входная планка на A4 поднялась более чем на €5 тыс. В России это будет означать преодоление психологически важной отметки €30 тыс., или 1 000 000 рублей. Ну что же, это престижный брэнд. Или Audi просто расчищает место в гамме для седана на платформе A3?

Mazda CX-7 Что. Первый кроссовер марки — это обязывает. Поэтому в CX-7 Mazda собрала все лучшее. Стиль купе с выразительными крыльями и мощным воздухозаборником (консерваторы называют это фальшрадиаторной решеткой) определенно очень уместен даже для автомобиля, готового к покорению проселочных дорог. В общем, идеальный коктейль для того метода использования полноприводных автомобилей, который принят в наиболее платежеспособной части РФ. Налет гламурности не исключает заботы о практических моментах — двери прикрывают пороги так, чтобы на них не скапливался грязь, а задние сиденья складываются одним движением руки. Правда, тяга к практичности заметна в подборе материалов для отделки интерьера, и это не очень радует на автомобиле с такой ценой. Остается убеждать себя в том, что как для внедорожника, так и для спортивной модели некоторая примитивность интерьера вполне органична. **Как.** Двигатель серии MPS — лучший силовой агрегат, который ныне производит Mazda. За исключением роторно-поршневого мотора для RX-8, конечно. В 2,3-литровом двигателе CX-7 собрано все, что может повысить отдачу двигателя: непосредственный впрыск, турбонаддув, промежуточный охладитель и т. д. Для нас мотор адаптировали к использованию 95-го бензина, так что мощность чуть меньше, чем в Европе. Другие отличия от европейской версии — автоматическая трансмиссия и иные настройки подвески. Прогрулка по российским дорогам показала, что CX-7 действительно сочетает ожидаемый от кроссовера уровень комфорта с приличной управляемостью. Несколько обидно из-за «автомата» и сниженной мощности двигателя терять в максимальной скорости, но, как и на всех автомобилях, спидометр врёт (или, если хотите, льстит), так что при желании есть возможность продемонстрировать пассажирам пересечение стрелкой заветной отметки 200. **Сколько.** Вариантов всего два: Touring за 1 141 000 рублей и Sport за 1 239 000. Различия можно было бы считать чисто декоративными, но помимо хромированных ручек, кожи и тонированных стекол Sport получил ксенон, регулировку поясничной опоры для водителя и аудиосистему с CD-чейнджером и акустикой Bose. Последняя вполне в состоянии произвести впечатление на людей без музыкального образования. Начинаясь даже понимать, почему обычные CD пользуются спросом в эпоху MP3. Люк в крыше за 26 тыс. рублей также можно заказать только для Sport.

Nissan Qashqai Что. Безусловный хит! Сроки ожидания некоторых версий достигают года. Что же

делало эту модель достойной занесения в учебник по маркетингу? Очень хочется написать красивую фразу типа «первый кроссовер Nissan», но это будет не совсем правда. Nissan давно озабочился вопросами полного привода, так что давно предлагает очень обширный спектр моделей разной степени проходимости. В данном случае полный привод, довольно скромный дорожный просвет (200 мм) и практичная пластиковая отделка нижней части, скорее всего, будут полезнее после очередного неожиданного выпадения снега зимой, чем при покорении трассы ралли-рейда. Дизайн, как говорится, небесспорный, зато сочетает в себе очень полезные характеристики. Это не слишком авангардно, но достаточно необычно. В потоке не теряемся, но и не отпугиваем покупателей, предпочитающих умеренность. Интерьер, если бы не относительно высокая посадка, мало отличался бы от салона какого-нибудь хэтчбека сопоставимой цены. И даже модные штучки типа камеры заднего вида не очень-то выделяют Qashqai на фоне «одноклассников». Похоже, причина успеха как раз в этом. Все есть, ничего лишнего — золотая середина, оптимальный выбор. **Как.** И все-таки они позаботились о проходимости. Система полного привода All-Mode 4 x 4 попроще, чем на новом X-Trail, но позволяет выбрать между передним приводом, автоматическим подключением заднего и принудительным полным с блокировкой межосевого дифференциала. Если, конечно, вы не выбрали чисто переднеприводную версию и не сэкономили тем самым примерно 30 тыс. рублей. Моторы также отвечают принципу золотой середины: неплохие, но особо выдающимися их не назовешь. 2-литровый (140 л. с.) можно получить как с «механикой», так и с вариатором — Nissan давно занимается бесступенчатыми трансмиссиями, так что и тут без них не обошлось. Правда, настройки вариатора откровенно выдают заботу об экономии и экологии, но если гнаться только за удовольствием от вождения, то можно найти и другие машины. За другие, кстати, деньги. **Сколько.** Цены также одна из составляющих успеха Qashqai. Аналогичные по возможностям японские модели стоят от «несколько дороже» до «это же премиум-брэнд, он не может быть дешевым». Минимальная цена за Qashqai — 584 260 рублей. Это передний привод, 1,6 л/115 л. с., механическая трансмиссия. В самую доступную комплектацию XE (она же Visia) входят кондиционер, ABS, шесть подушек, подогрев сидений и даже аудиосистема с Bluetooth. За дополнительные 34 тыс. получается комплектация SE или Acenta — литые диски, двухзонный климат-контроль, датчик дождя вполне достойны этой суммы. Версия SE+ отличается отделкой салона, но это не так уж дорого — примерно 5 тыс. рублей сверху. Верхние позиции в прайс-листе занимает комплектация LE (Tekna): ESP, кожаный салон, парктроник, CD-чейнджер. Ее версия с «плюсом» получает еще и цветной дисплей, камеру заднего вида и аудиосистему с чейнджером и чтением MP3. Самая дорогая версия с 2,0 л/140 л. с. и вариатором в LE+ обойдется в 913 070 рублей.

Volkswagen Tiguan Что. Его нам обещали как «маленький Touareg» — и обещание сдержали. Конечно, внешне Tiguan выглядит не так, потому что меньше и сделан позже. Но на неподготовленного зрителя, который различает автомобили только по цвету и форме дверных ручек, может произвести совершенно такое же впечатление. Это не первый автомобиль, который нам предлагают в двух нишевых версиях. Но, кажется, впервые различия в оформлении призваны подчеркнуть не разницу в цене (черное, крашеное, хромированное), а назначение. Передняя часть Track & Field («Колея и поле») имеет не просто особое оформление, его пропорции подобраны так, чтобы увеличить угол въезда и тем самым повысить проходимость. Trend & Fun и Sport & Style получили более выраженный спойлер, потому что это модно и спортивно, а они так называются. Не забыли их разделить и по салону — для каждой версии предусмотрены особые передние кресла.

Как. VW показывает путь в ближайшее будущее — Tiguan оснащается только двигателями с наддувом. И если для дизелей это привычный турбо, то бензиновые относятся к семейству TSI — оснащены и турбонаддувом, и компрессором. Каждый из них работает именно в те моменты, когда он наиболее эффективен. За счет этого удается добиться характеристик, близких к идеалу. Например, максимум крутящего момента у них прямо как у дизелей — в диапазоне от 1750 до 4000 об/мин. К тому же помогает экономить на пошлинах: 150 л. с. можно снимать с мотора объемом всего 1,4 л 2-литровый на VW выдает 170 или даже 200 л. с.

В Track & Field предусмотрена целая куча разнообразных систем, облегчающих преодоление реального бездорожья. Контролем спуска сейчас уже трудно кого-то удивить, но вот смена режима наддува для подъема крутящего момента «в низах» — это как раз следствие навороченности двигателей. Тут уже блекнут даже меняющиеся на внедорожный режим программы электронной блокировки дифференциалов и ABS. Среди опций особенно впечатляет Park Assist. Эта система уже не показывает водителю препятствия и оптимальную траекторию, она просто сама ставит колеса на нужный угол, так что водителю остается только нажимать акселератор и тормоз. **Сколько.** Появление автомобиля в России ожидается в начале будущей весны. Самая недорогая версия Trend & Fun в Германии стоит от €26 700, Style & Sport — €27 875, а Track & Field — €28 700. В стандартную комплектацию всех входит аудиосистема, ESP и электрический стояночный тормоз. На самой внедорожной версии есть Off-Road Switch, который переводит практически все системы автомобиля в специальный режим. Цены в РФ вряд ли потянут своей скромностью — не та марка и не тот автомобиль.

Opel Astra sedan Что. Наконец-то измученные хэтчбеками российские потребители имеют еще одну возможность за цену класса S получить еще один седан немецкой марки. На фоне развития самых разнообразных кредитных программ с деньгами, достаточно для покупки Logan, уже можно позволить себе что-нибудь побольше и, прямо скажем, поприятнее. Astra создана явно с учетом этой концепции, это не просто хэтчбек с багажником. Удлиненная база позволила увеличить размеры салона, что добавляет не только комфорта, но и престижа. Багажник тоже добавляет престижа, ведь по объему (490 л) он почти не уступает не только Logan, но и «нашему всему» Mercedes-Benz S-Klasse. При этом форма седана получилась достаточно выразительная и даже где-то стремительная. Интерьер Astra sedan сохранил родство с обычной Astra, что скорее плюс, чем минус. Хотя маленький монохромный центральный дисплей, который ставит едва ли не на все комплектации, выглядит в такой шикарной панели довольно скромно. **Как.** Для седана была взята платформа универсала Astra Gagrav с удлиненной по сравнению с хэтчбеком базой. Те, кто когда-нибудь ездил на заднем сиденье Astra больше 20 минут, если не аргументированно, то просто эмоционально объяснят, что 2614 мм — это совсем немного. Поэтому когда их место занимает 2703 мм — это гораздо лучше. Вот 4,6 м длины в Москве гораздо хуже. Но тут можно утешиться тем, что на каком-нибудь A8 с его 5 м парковаться было бы еще сложнее.

Полузависимая задняя подвеска при всей простоте ее схемы обеспечивает отличную устойчивость, и Astra остается одной из лучших моделей класса C по ощущениям от управления. С мотором 1,6 л/115 л. с. в качестве «автомата» ставит роботизированную трансмиссию Easytronic. При всех ее достоинствах она требует привыкания, но это можно потерпеть за право отыгнать от педали сцепления. Впрочем, для такой крупной машины лучше все же выбрать 140-сильный 1,8 л. Его автоматизированная версия получила старую добрую гидромеханическую трансмиссию. Это не модно, но вполне приемлемо. **Сколько.** По сравнению с пятидверной Astra четырехдверная дороже на 15 тыс. руб-

лей — довольно скромная плата за простор на заднем сиденье. Покупателям седана придется смириться с узким выбором двигателей и трансмиссий. При этом самая простая комплектация Essentia доступна исключительно с 1,6 л и «механикой» — такое впечатление, что просто нужно было создать версию ценой менее 500 тыс. рублей, пусть и всего на 3 тыс. Тем не менее у нее есть кондиционер и четыре подушки безопасности. Следующая по уровню оснащения версия Enjoy (от 528 тыс.) получает климат-контроль и аудиосистему с MP3, а топовая Cosmo (плюс 24 тыс. к цене Enjoy) может похвастать литыми 16-дюймовыми колесами и большим дисплеем в центре панели. Как обычно, за довольно очевидные вещи у немецкой марки нужно платить. Разделенное на части заднее сиденье и кнопки управления аудиосистемой на руле обойдутся в 6250 рублей. А зимний пакет, состоящий из подогреваемых передних кресел, омывателей фар и подвода воздуха к ногам задних пассажиров — 10 тыс. рублей.

Citroen C-Crosser Что. Без внедорожника в наше время жить можно, но вот поддерживать приличные показатели продаж без кроссовера могут только очень специфические компании типа Lamborghini, Ferrari или, скажем, Aston

Martin. Citroen понравилось на фоне старинирующего европейского рынка сохранять стабильное положение. Так что когда для этого понадобился кроссовер, то его просто купили. Ну, или обменяли на что-то там, это как раз неважно. По соглашению с группой PSA полноприводный автомобиль для Citroen и Peugeot будет делать Mitsubishi на основе своего Outlander (в России — Outlander XL). В Европе, где еще силен потребительский патриотизм, такая трансформация пройдет на ура. Хорошая машина, но родной марки и с характерным дизайном — неплохое решение в мире, где повальная унификация всех достала. Фирменные силовоевые щели капота отлично состыковались с практически неизменившимися основным объемом кузова, а новый руль, то есть, простите, эмблема на руле, превосходно вписывается в стиль интерьера. **Как.** Полноприводные Citroen существовали и раньше, но опыт создания легкового автомобиля повышенной проходимости у «Двойных шевронов» ограничен Citroen 2CV 4 x 4, у которого вопрос привода задних колес решен установкой еще одного силового агрегата в багажник. Во-первых, никаких карданов и дифференциалов. Во-вторых, запас мощности увеличился вдвое. Повторить это решение на современных автомобилях затруднительно,

кроссоверы покупают в том числе и за их универсальный кузов. Ну а переделывать Outlander в общем-то ни к чему. Единственное изменение для Европы — появление французского дизеля 2,2 л/156 л. с., но нас оно не очень коснется: как известно, дизели мы любим еще меньше, чем хэтчбеки и универсалы. Поэтому в России C-Crosser будет продаваться с бензиновым двигателем Outlander. Причем если во Франции нет «автомата», то у нас он определенно должен появиться. **Сколько.** Во Франции он стоит €34 250. Появление машины на российском рынке запланировано на зиму 2008 года. Официальные цены будут примерно тогда же. Общая политика Citroen обычно достаточно гуманная, и цены на многие модели примерно соответствуют французским, а то и ниже. Однако поскольку в данном случае машине придется конкурировать со своими единокопнейерными братьями Mitsubishi Outlander XL и только что дебютировавшим в Санкт-Петербурге Peugeot 4007, предсказать методику ценообразования довольно сложно. Во Франции Outlander в аналогичной комплектации примерно на €2 тыс. дешевле Citroen. Если в России ситуация будет аналогичной, первый кроссовер от «Двойных шевронов» должен будет стоить примерно 900 тыс. рублей.

Реклама. Товар сертифицирован

БЕСПЛАТНЫЙ РЕМОНТ ИЛИ ЗАМЕНА

НАККА
GUARANTÉE

nokian
TYRES

ПРИ СЛУЧАЙНОМ ПОВРЕЖДЕНИИ ШИНЫ

Теперь – с Расширенной гарантией

На Севере, в стране, где человек живёт во власти сил природы, рождаются безопасные зимние шины Nokian Hakkapeliitta. Наслаждайтесь их совершенством – теперь с Расширенной гарантией. Это бесплатный ремонт или замена при случайном повреждении шины.

Шины Nokian. От знатоков севера.

Подробности по телефону: 8-800-200-88-50

nokian
HAKKAPELIITTA

www.nokiantyres.ru