

Толстые и тонкие

Владимир МЕЛЬНИКОВ
Фото Романа ТАРАСЕНКО
Экспертная группа:
Александр ДИВАКОВ,
Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ,
Андрей МОХОВ,
Юрий КУЗНЕЦОВ





«Ну, как живешь, друг? — спросил толстый, восторженно глядя на друга. — Служишь где? Дослужился?

— Служу, милый мой! Коллежским ассессором уже второй год и Станислава имею... Ну, а ты как? Небось, уже статский? А?

— Нет, милый мой, поднимай повыше, — сказал толстый. — Я уже до тайного дослужился... Две звезды имею».

Компакт-диск с рассказами Антона Чехова в бардачке одного из автомобилей — сон в руку. Седаны классов D+ и E+ — типичный транспорт мелкого и среднего чиновничества в России. Особенно Toyota Camry. Извечный тойотовский конкурент Nissan Teana в предыдущем сравнительном тесте (АР №3, 2009) был впереди, а теперь у нас в руках новая Camry. Реванш? Но и Ford Mondeo, и Volkswagen Passat, и Honda Accord тоже претендуют на статус — кто из них коллежский ассессор, а кто дорос до тайного советника?



Интерьер Mondeo из качественных материалов, но холоден — настраивает на формальное общение

Серо-синий, цвета конторского пиджака Ford Mondeo — управленец западного образца. Но предпенсионного возраста, когда лицо и бока уже округлились: Ford самый тяжелый (1660 кг по результатам взвешивания) и крупный. Высокое водительское сиденье показалось обмякшим, но неуютным. Зато за широкими задними дверьми со слабыми фиксаторами удобно расположатся даже самые высокие. Только будьте внимательнее с размерами чемоданов — высоту багажника скрадывает вкладыш для полноразмерной запаски.

«По паспорту» двухсотсильный турбомотор Mondeo самый тяговитый в компании — 300 Нм он выдает с 1750 об/мин до 4500 об/мин, а если прожать педаль газа до пола, момент подрастет еще на двадцать ньютон-метров. Но до 3000 об/мин турбина спит, и шестиступенчатая преселективная коробка передач PowerShift плохой будильник — она стремглав мчится к высшей передаче, а «опускается» долго и неохотно. Пока Ford прожует все паузы, успеет измениться дорожная ситуация — и вот уже пора тормозить, а не разогнаться! В спортивном режиме PowerShift ожива-

ет и активнее использует пониженные передачи, но стоит сбросить газ — опять шестая.

К тому же на влажной и холодной (+1°C) динамометрической дороге Mondeo хоть и стал быстрее, набрав сотню за 9,3 с, но преследователи отстали не более чем на семь десятых секунды. Прежний пятицилиндровый турбомотор 2.5 был бойчее, жаль, «сотрудничал» только с шестиступенчатой «механикой».

Левая педаль Mondeo «играет» под нагрузкой — у соперников привод тормозов строже и точнее. Руль на парковочных скоростях тяжеловат, но на ходу реактивное усилие нормальное — жаль, что оно «запачкано» частыми вибрациями и рывками даже от самых скромных неровностей. А ведь у тестового Mondeo электронноуправляемые амортизаторы — установить их в нашей компании можно только на Ford в составе пакета за 62300 рублей. Но, ей-богу, это лишнее: из трех режимов — Comfort, Normal и Sport — в большинстве ситуаций выбираешь «Нормал». В нем Ford мягко стелется по столичным дорогам, но профиль областных ям для управляющей электроники сложноват — кузов сотрясают удары и стук. Вне



Центральная часть подушки плотная, края мягкие — из-за этого все время сползаешь. Зато, единожды покрыв неудобный барашек регулировки поясничного подпора, можно придать спинке удобные изгибы



Третий на заднем диване Форда лишний, а двое помимо неплохого запаса места для ног и головы довольствуются дефлекторами обдува в стойках, розеткой и неустойчивым подлокотником. Подушка жестковата, а спинка чересчур завалена

города становится еще и шумновато от давящего гула шин. В «комфорте» амортизаторы совсем перестают удерживать крупный кузов от раскачки, появляется дрожь от вибраций неподрессоренных масс. А Sport слишком дубовый, хотя на идеальных дорогах может пригодиться — крены почти исчезают, а реакции становятся быстрее.



В паре традиционных «автоматов» (Honda и Toyota) лучший — у Аккорда за счет честных спортивного и ручного режимов. Среди роботизированных агрегатов (Ford и Volkswagen) преимущество у пассатовского DSG — ему бы еще чуть больше лоска в пробках. Коробка PowerShift на Mondeo меняет передачи плавнее, но уж больно долго. Но всех победил вариатор Ниссана, создающий практически идеальную связь с автомобилем

Паспортные данные

Автомобили	Ford Mondeo	Honda Accord	Nissan Teana	Toyota Camry	Volkswagen Passat
Тип кузова	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан	четырёхдверный седан
Число мест	5	5	5	5	5
Объем багажника, л	493	464	488	506	565
Снаряженная масса, кг	1569	1595	1512	1510	1517
Полная масса, кг	2200	2030	2060	2100	2050
Двигатель	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	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	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	6, V-образно	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	1999	2354	2496	2494	1798
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	87,5/83,1	87,0/99,0	85,0/73,3	90,0/98,0	82,5/84,2
Степень сжатия	10,0:1	11,0:1	9,8:1	10,4:1	9,8:1
Число клапанов	16	16	24	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	200/147/6000	200/147/7000	182/134/6000	181/133/6000	152/112/4500—6200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	300 (320*)/1750—4500	234/4300	228/4400	231/4100	250/1500—4200
Коробка передач	роботизированная, преселективная, 6-ступенчатая	автоматическая, 5-ступенчатая	клиноременный вариатор	автоматическая, 6-ступенчатая	роботизированная, преселективная, 7-ступенчатая
Диапазон передаточных отношений	—	—	2,35—0,39	—	—
Передаточные числа					
I	3,82	2,65	—	3,30	3,77
II	2,15	1,61	—	1,90	2,27
III	1,41	1,08	—	1,42	1,53
IV	1,03	0,77	—	1,00	1,12
V	1,19	0,57	—	0,71	1,18
VI	0,97	—	—	0,61	0,95
VII	—	—	—	—	0,80
задний ход	5,28	2,00	1,75	4,15	4,17
главная передача	3,93/2,68**	4,44	6,12	3,63	4,44/3,23/4,18***
Привод	передний	передний	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	215/50 R17	225/50 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R16
Максимальная скорость, км/ч	232	227	200	210	220
Время разгона 0—100 км/ч, с	7,9	9,7	9,6	9,0	8,5
Расход топлива, л/100 км	городской цикл 10,7 загородный цикл 6,0 смешанный цикл 7,7	12,0 6,6 8,6	12,1 8,0 9,5	11,0 5,9 7,8	9,5 5,5 7,0
Выбросы CO ₂ , г/км	смешанный цикл 179	195	228	183	162
Емкость топливного бака, л	70	65	70	70	70
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-92	бензин АИ-95	бензин АИ-95

* В режиме overboost

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

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





Будь Теапа водным транспортом, ходила бы явно не по Плещееву озеру. Ведь по повадкам это круизный теплоход!

Но управляемость Аккорда еще острее: «короткий» руль (2,6 оборота между крайними положениями) упруго-информативен, а в случае водительской ошибки Honda, в отличие от Mondeo, скользит передними колесами — занос для нее нехарактерен. И система стабилизации начинает ассистировать раньше, чем на вашей голове появятся новые седые волосы.

В прошлый раз (АР №3, 2009) мы жаловались на бесчувственный акселератор — мол, прожимаешь напольную педаль, а обороты еле растут. Но в ходе рестайлинга инженеры изменили настройки, и в пробках Accord буквально прыгает с места! Нужно привыкать. Зато с пятиступенчатым «автоматом» сходишься накоротко. В мягких переключениях «драйва» он хороший знакомый, в динамичности спортивного режима — надежный товарищ, а в прямолинейности ручных переключений — лучший друг.

Под металлический рокот хондовский атмосферник легко уносит стрелку тахометра аж за 7000 об/мин. Но несмотря на те же 200 л.с., что и у Mondeo, Accord и к 100 км/ч, и к 150 км/ч добирается последним! Виновата длинная вторая передача, «заканчивающаяся» только к 115 км/ч. Кстати, до обновления мощность Аккорда составляла «расточительные» 201 л.с. Эта «лошадь» в пересчете на московские ставки транспортного налога ежегодно обходилась владельцу более чем в три тысячи рублей.

В салоне Хонды — настроение модной квартиры, а не современного офиса, как в Форде. «Плюшевый» пластик, десятки белых светодиодов. Но квартира малогабаритная — жесткое водительское кресло с самой низкой посадкой, а длинноногому водителю хотелось бы отодвинуть его подальше, но куда: сидящие сзади и так подпирают спинки передних сидений коленями. И Т-образный багажник мельче остальных.

Нет, Accord уж точно не для чиновников. Еще и потому, что хондовская подвеска жестковата — седан «мандражирует» даже на гладком асфальте. А на длинной, трассовой волне Accord грустно вздыхает всем кузовом, чуть уезжая в сторону из-за эластокинематических подруливаний задней пятирычажки.

Серьезные люди должны быть устойчивы и спокойны. Как Nissan Teana.

Будь то прямая или поворот, Teana непоколебима, как сухогруз на рейде. Конечно, реакции смягчены, а реактивное усилие здесь ниже, но это лишь подчеркивает смещенный в сторону комфорта характер автомобиля. Даже в провокационный занос Nissan уходит плавно. Система стабилизации тоже не суетится, полагаясь на навыки водителя.

Правда, доработанная подвеска с увеличенным дорожным просветом жестче прежней. И вместо мягкого покачивания Teana подчас вздрагивает на коротких волнах-подбросах. Но крупные ямы она обрабатывает отлично, а «мелочь» застревает в пухлых креслах.

Управление разгоном идеальное: блестяще настроенный вариатор — это ступенчатая вертикаль власти над двигателем. Но цифры замеров средненькие — от нуля до сотни за 9,8 с. Зато как солидно, с обертонами звучит единственная в тесте V-образная «шестерка» (2,5 л, 182 л.с.)! Хотя после 3500 об/мин голос мотора покажется навязчивым. Вторят ему и шины, низводя акустический комфорт до уровня Аккорда.

Ниссановский интерьер — это стол на званом обеде: на пышную скатерть передней панели выставлены крупные блюда спидометра и тахометра, аппетитная салатница центрального экрана и аккуратные розетки регулировок громкости и температуры. Широкое сиденье, правда, с самой короткой подушкой и плоской спинкой, а руль не регулируется по вылету. Воздушный, как взбитые сливки, задний диван удобнее, только ноги здесь не вытянешь — зазора под передними сиденьями нет вовсе.



Мягкое, как пухлик в гостиной, кресло Теаны неплохо распределяет нагрузку — неудобства связаны лишь с очень короткой подушкой, оставляющей бедра без поддержки



Тумблеры обогрева и вентиляции передних кресел Ниссана скрыты в подлокотнике — логичнее было бы перенести их на пустующий центральный тоннель рядом с селектором вариатора



В расфранченном салоне Теаны не тягостно проводить время в пробках



Мягкий диван Ниссана не для гренадеров. Во всяком случае на автомобилях с двумя люками — места над головой человека ростом 188 см впритык. Обидно, что нельзя просунуть ступни под опущенные передние сиденья. Компенсировать неудобства призваны обогрев и вентиляция сиденья

Ford Mondeo



Honda Accord



Nissan Teana



Toyota Camry



Volkswagen Passat



В тщательно отделанном прямоугольном багажнике Пассата не то что чемоданы возить, самому не грех прокатиться: главное — перевернуться через самый высокий порог. У Фольксвагена крышка сама поднимается после нажатия клавиши на брелоке. По сторонам — «загончики» для мелочовки, повсюду крючки. Части спинок заднего сиденья можно откинуть прямо из отсека — они ложатся с небольшим наклоном вверх. Лыжный лючок — самый большой. У Ниссана он невелик. Зато сам отсек вместительный. Но боковины рельефные, отделка беднее и нет крючков. Чуть меньше багажники Тойоты и Форда. У обоих широкие проемы, в Самгу место крадут петли, которые могут поместить ваши вещи — зато есть за что прицепить такелажные сетки. Но если у Тойоты в версиях с сервоприводом заднего сиденья есть лишь крошечное «слуховое окно» для лыж, то у Mondeo можно сложить спинки задних сидений — они ложатся вровень с высоким полом багажника. Под ним — вкладыш под полноразмерную запаску с невероятно развитым органайзером. Единственное преимущество багажника Хонды — наименьшая погрузочная высота. Увы, объем тоже наименьший, а форма стенок «трехмерная»



При неизменной колесной базе Camry стала длиннее всего на сантиметр, однако выглядит грузнее. Особо ценный плюс Тойоты — дорожный просвет в 156 мм

То ли дело Camry! Здесь не только больше всего места — в богатых комплектациях у задних пассажиров есть собственный климат-контроль (тогда как клавиши в подлокотнике заднего сиденья Теаны управляют правой «половиной» двухзонного климата) и электрорегулировка наклона спинок! Правда, сервопривод почти лишает Тойоту трансформации: как и в Теане, здесь есть лишь «слуховое окно» для длинномеров. Но служебной машине и это ни к чему. И то, что багажник в новой итерации

уменьшился сразу на 30 литров, — не беда.

Эргономика осталась на прежнем уровне: кресло мягкое, посадка высокая и расслабленная — спинка даже в самом верхнем положении стоит отлого. Скользящий руль невысокие водители хотели бы опустить ниже. Зато кожа сидений — с перфорацией, да и в целом качество интерьера, его умение подать себя ощутимо выше. Убрать бы еще монохромный экран климатической установки...



За дверьми новой Camry — офис с типовым ремонтом на высоком этаже: потому что тихо. Смутили тусклые потолочные плафоны салонного освещения и отсутствие подсветки клавиш регулировки зеркал



Зачем Форду такой огромный экран посреди панели приборов, заставивший основные шкалы жаться к стенкам? Информации на него выводится не больше, чем у остальных. Другая загадка — аналоговая шкала среднего расхода топлива у Camry. Смещенный ею указатель температуры охлаждающей жидкости ютится на левом экранчике. Прежние приборы Camry смотрелись наряднее, а читались более бегло. К трем другим комбинациям приборов у нас претензий нет. Приятно, что все автомобили «обучены» русскому языку



Прежде у Camry не было кресел с перфорацией и столь выдающимся поясничным подпором. Остальные фирменные черты сохранены: плохая боковая поддержка и отлогая спинка



Редкий случай для автомобиля класса E+ — полноценное трехместное сиденье без строгой отформовки под двоих. В дорогих комплектациях — электрорегулировки спинок, аудиопульт и трехзонный климат-контроль (на фото справа)



Бардачок Тойоты — по-прежнему простейший пластиковый лоток, тогда как у европейских конкурентов аккуратные, оклеенные тканью отсеки



Мотор 2.5 (181 л.с.) с 2009 года ставился и на Camry прошлого, шестого поколения, но только в Северной Америке. А теперь, в паре с шестиступенчатым «автоматом», — и на российские машины. Разгон стал живее — на полигоне Toyota оформила «стокилометровку» за 9,7 с, более чем на секунду перекрыв результат предшественницы с мотором 2.4! Коробка передач работает неторопливо, но плавно, хотя памятные по прошлой Camry толчки все же ощутимы при многоступенчатых переходах вниз. Спортивный режим бесхитроно отсекает две высшие передачи, а ручной удерживается от самовольных переходов вверх и в ответ на кик-даун включает низшую передачу.

Но управляемость... «Пустой» руль, как плохой секретарь, запинаясь, дает лишь информацию о нулевом положении. Да, на прямой никаких проблем, но каждый поворот проходишь интуитивно, покачивая баранкой в поисках оптимального угла поворота. При этом чувствительность рулевого управления самая низкая, а крены — высокие. Само собой, реакции притуплены зимними покрышками, но ярко выраженную недостаточную поворачиваемость Camry продемонстрировала и на осенней презентации во Франции. Система стабилизации здесь, кстати, не отключается и работает интеллигентнее всех. Увы, муштра подвески (пружины и амортизаторы стали жестче) не превра-

тила Camry в автомобиль для водителя. А вот плавность хода теперь с европейским оттенком: Toyota игнорирует «мелочь», но грубые уступы вроде компенсационных швов отдаются неприятными толчками. Тем, кто тоскует о плавности и мягкости предыдущей Camry, стоит присмотреться к... Пассату! Ведь с пакетом для плохих дорог он мягче Тойоты. К тому же Volkswagen самый тихий, но Camry не хуже — жизнь за окном мелькает под звуки акустических систем. Год назад (AP №5, 2011) Passat на зимних шинах смутил нас флегматичностью в поворотах. Но на шипованных покрышках Nokian Hakkapeliitta 7



У всех, кроме Хонды, — полноразмерные запасные колеса. Но только у Camry столь развитый набор инструментов



Позади Тойоты — фигурная кладка стен бывшего Горницкого монастыря у Плещеева озера. Узоры относят к XVII—XVIII векам

Nissan Teana



Honda Accord



Toyota Camry



Четкая картинка, прорисовка траектории — камера Тойоты удобнее остальных. Изображение на экранах Ниссана и Хонды чересчур широкоформатно. Но на грязных дорогах бесполезными станут все три объектива. Только у Пассата «глазок» прячется за эмблемой и всегда чист. Доплата за камеру у Фольксвагена — 16960 рублей. На Mondeo видеопомощника можно установить за 32 тысячи рублей



Тканевая обивка, частично механические регулировки — довольно высокое водительское сиденье Фольксвагена выглядит беднее остальных, но оно самое удобное. Хотелось бы только более явного поясничного подпора

(в прошлый раз были нешипованные Continental ContiVikingContact 3) Passat почти так же хорош, как на летних. Лишь чуть снизились темп реакций и уровень усилия на руле, что не помешало Фольксвагену стать самым понятным и точным автомобилем в квинтете.

«Маленький» турбомотор 1.8 TSI отлично вписался в нашу компанию — будучи на 48 л.с. слабее Mondeo, Passat в спурте до 100 км/ч отстал от него всего



Все под рукой — это про Volkswagen: выверенная эргономика. Но поперечная накладка из светлого пластика неприятна на ощупь, а какой люфт у часов...

на 0,1 с, заняв второе место! Причем серебро он сохранил и при разгоне до 150 км/ч. Семиступенчатый преселективный «робот» DSG при динамичной езде меняет передачи молниеносно. Но и недостатков у него хватает. Во-первых, старт с места выходит либо медленным, либо слишком нервным. В пробках DSG мечется между первой и второй передачей, вынуждая переходить в ручной режим. Плюс искоренимая лишь спорт-

режимом тяга к высшим передачам. Однако самый больной вопрос — надежность агрегата.

Но в остальном... Passat безупречен? Багажник и его трансформация — лучшие, сзади просторно (хоть и далеко до Тойоты и Ниссана по числу опций — Volkswagen нам достался в относительно простой комплектации). Не зря тон подсветки кнопок у Пассата теперь алый, как прежде на Audi: почти «премиум»!





Кстати, еще одну победу Passat одержал в замерах экономичности, которые мы провели по ходу поездки в Переславль-Залесский и обратно. На протяжении 320 км Volkswagen в среднем тратил лишь 8,8 л/100 км — второй неожиданно стала Toyota с большеобъемным мотором: 9,0 л. Honda и Ford просили 9,7 л и 10,7 л соответственно. Самый здоровый аппетит у Ниссана — 10,9 л, но и пробег Теаны был менее тысячи километров.

В итоге победу по баллам экспертных оценок вновь, как бывало не раз, одержал именно Volkswagen! Не зря с апреля прошлого года у нас продано 9911 Пассатов. Но присудить этой машине чин тайного советника никак нельзя: разве можно представить в нынешней России высокопоставленных чиновников с такой репутацией?

Nissan — сбалансированный автомобиль без откровенно слабых мест: вторая позиция. К тому же из всех участ-

Задние места Пассата сродни тундре: на жестком сиденье просторно, но обстановка скучная. Посадка низкая, центральному пассажиру мешает развитый тоннель. Оснащение бедное (карманы и плафоны освещения), зато подлокотники — самые эргономичные, а центральный еще и с отсеком



Nissan Teana



Honda Accord



Ford Mondeo



Toyota Camry



Volkswagen нам достался в простой комплектации без навигационной системы. Самая подробная навигация у Mondeo — она ориентируется от Калининграда до Читы и от Архангельска до Сочи, причем во всех этих городах работает адресный поиск. Три остальных проводника ничего восточнее Кургана не знают. Кстати, неказистая графика навигации Хонды российским покупателям Аккордов пока недоступна — нам достался автомобиль из сертификационной партии. Седаны с навигаторами появятся у дилеров весной. Доплата за опцию — более ста тысяч рублей

Безопасность

Самым скромным базовым набором средств безопасности оснащается Nissan Teana: фронтальные и боковые подушки безопасности, ABS, ремни с преднатяжителями и ограничителями усилия и крепления Isofix. Занавески безопасности и система стабилизации есть только в более дорогих комплектациях, хотя полноприводные версии и машины с мотором 3.5 оснащены ESP по умолчанию. Остальные четыре машины даже в самых простых версиях имеют занавески безопасности и систему стабилизации. Ford Mondeo вдобавок щеждает подушкой для коленей водителя, а за 21 тысячу рублей предлагается система контроля слепых зон позади автомобиля BLIS. Volkswagen Passat можно дополнить только боковыми подушками безопасности для задних пассажиров (12680 рублей), а дорогие версии Camry имеют девять подушек безопасности, включая боковые сзади и коленную для водителя.

Дорестайлинговый Ford Mondeo проходил испытания по старой методике EuroNCAP 2003 года и заработал пять звезд — прочный кузов и семь подушек безопасности сработали на отлично. Малолетние пассажиры защищены надежно — четыре звезды из пяти возможных. А вот за безопасность пешеходов у Mondeo оценка скромная — лишь две звезды из четырех: периметр капота слишком жесткий.

Honda Accord и Volkswagen Passat прошли краш-тесты уже по новым правилам EuroNCAP 2009 года. Оба седана пятизвездочно безопасны, но если к Пассату претензий практически нет, то «водитель» Аккорда во время удара о столб испытал повышенные нагрузки на грудную клетку, а передние кресла японской машины неважно защищают шею седоков при наезде сзади. За безопасность малолетних пассажиров автомобили заработали очень близкие оценки (77—79%): Accord проходил испытания с креслами Britax Roemer Baby Safe и Duo Plus, а в салоне Пассата были установлены детские сиденья Bobsy G0 Plus и G1. Безопасность пешеходов у двух седанов проработана на 54%, а недостаток тот же, что и у Mondeo, — жесткие кромки капота. Оба автомобиля лишены ограничителя скорости, а у Пассата не хватает еще и сигнализаторов пристегнутых ремней безопасности на заднем ряду, поэтому за превентивную безопасность он заработал пять баллов против шести у Аккорда.

Nissan Teana подвергся испытаниям в Японии по методике JNCAP с двумя фронтальными краш-тестами — это лобовой удар о бетонную стену на скорости 55 км/ч и удар водительской частью передка о деформируемый барьер с 40-процентным перекрытием на скорости 64 км/ч. Боковой удар проводится, как в Европе, под прямым углом, но скорость тележки выше — 55 км/ч против 50 км/ч. Праворульный седан надежно защитил седоков во время фронтального краш-теста со смещением и бокового удара. Но во время лобового удара (такие испытания гораздо требовательнее к удерживающим системам — подушкам и ремням) на «водителя» и «пассажира» пришлось повышенные нагрузки.

Nissan Teana*

Общий рейтинг защиты водителя	89,8%
Общий рейтинг защиты пассажира	90,7%
Защита водителя при лобовом ударе	76,4%
Защита пассажира при лобовом ударе	81,4%
Защита водителя при фронтальном ударе с перекрытием 40%	93,0%
Защита пассажира при фронтальном ударе с перекрытием 40%	87,6%
Защита водителя при боковом ударе	100%
Снаряженная масса	1510 кг

* Испытания проводились по методике JNCAP

Краш-тесты нового седана Toyota Camry провел американский Страховой институт дорожной безопасности (IIHS) — его методика практически повторяет правила EuroNCAP. Автомобиль достойно выдержал испытания и заработал наивысшую «зеленую» оценку. Вдобавок Camry прошла испытания на прочность кузова при опрокидывании. Для этого американцы давят стальную плитой на ребро крыши и измеряют усилие, при котором оно сместится на пять дюймов (127 мм). После этого вычисляется коэффициент отношения этого усилия к снаряженной массе машины — чем он выше, тем меньше автомобиль пострадает при опрокидывании. Результат Camry — 4,78 балла, притом что для допуска в самую безопасную «зеленую» категорию необходимо заработать как минимум четыре балла. Вот только результат прежней Camry был выше — 5,31 балла. Для сравнения: Acura TSX (под этим названием в США продается «европейская» Honda Accord) набрала 5,04 балла, а Passat — и вовсе 6,32 балла.



Ford Mondeo*	★★★★★
Пассивная безопасность	35,1 балла (95%)
Фронтальный краш-тест	15,3 балла (96%)
Боковой краш-тест	15,8 балла (99%)
Удар о столб	2 балла (100%)
СНРБ**	2 балла (67%)
Защита пассажиров-детей	39 баллов (80%)
Защита пешеходов	18 баллов (50%)
Снаряженная масса	1559 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года
** Наличие сигнализации о пристегнутых ремнях безопасности



Honda Accord*	★★★★★
Пассивная безопасность	30,9 балла (86%)
Фронтальный краш-тест	14,5 балла (91%)
Боковой краш-тест	7,7 балла (96%)
Удар о столб	6,4 балла (80%)
Удар сзади	2,3 балла (58%)
Защита пассажиров-детей	38,6 балла (79%)
Защита пешеходов	19,3 балла (54%)
Превентивная безопасность	6 баллов (86%)
Снаряженная масса	1477 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2009 года



Volkswagen Passat*	★★★★★
Пассивная безопасность	32,6 балла (91%)
Фронтальный краш-тест	14 баллов (88%)
Боковой краш-тест	8 баллов (100%)
Удар о столб	7,3 балла (91%)
Удар сзади	3,3 балла (83%)
Защита пассажиров-детей	37,8 балла (77%)
Защита пешеходов	19,3 балла (54%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)
Снаряженная масса	1447 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2009 года



ников теста только Теана может быть полноприводной. Однако большей любовью россиян пользуются моноприводные версии — из 11544 автомобилей в прошлом году на их долю пришлось три четверти.

Toyota наконец-то настигла заклятого противника — паритет по количеству экспертных баллов. А по уровню спроса Camry в лидерах! Причем некоторые версии нужно ждать в течение полугода. То, что на регламентные ТО нужно ездить каждые 10 тысяч километров, корпоративных клентов не волнует. Зато — имидж «неубиваемого» автомобиля. Вот он, тайный советник отечественного автопарка.

А Mondeo три с половиной года назад (AP №18, 2008) в подобном сравнительном тесте был вторым, но сейчас жизнь ушла вперед... Но продажи по-прежнему стабильно высоки — более тысячи автомобилей ежемесячно. Так что именно Mondeo заслуживает звания коллежского асессора. Может, его преемник, который только-только показан в Детройте, встанет повыше?

Ну а Accord в этой компании из ряда вон — с тесным салоном, азартной управляемостью и жестковатой подвеской. Итог прошлогодних продаж — всего 3836 машин. Хотя результат мог быть выше, если бы не мартовское землетрясение в Японии. □

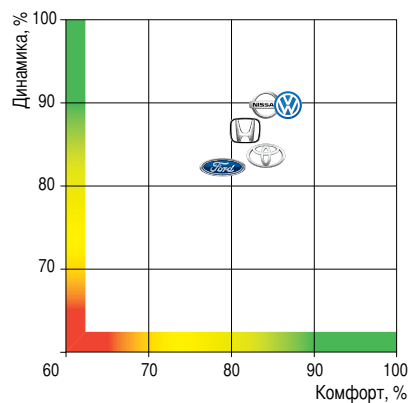


Диаграмма показывает соотношение важнейших, но порой конфликтующих качеств автомобилей — динамики и комфорта. Для наглядности мы выделили три зоны: красную (автомобиль не удовлетворяет требованиям потребителя), желтую (удовлетворяет в основном) и зеленую (удовлетворяет полностью). Ось Динамика проградуирована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

Ford Mondeo



Honda Accord



Nissan Teana



Toyota Camry



Volkswagen Passat



Лаконичная консоль Пассата с широкими клавишами регулировки аудиосистемы и климат-контроля удобна. Мультимедийный блок Camry выглядит не столь цельно, а к расположенным справа клавишам приходится тянуться. Но главное разочарование — монохромная полоска экранчика климат-контроля. Лучше было обойтись вообще без него, как на Теане, где «погодная» информация всплывает на основном дисплее. Почти горизонтальная клавиатура Теаны в работе не вызывает дискомфорта. В отличие от маленьких кнопок Mondeo: они еще и самые «пластмассовые» и люфтящие. Обилие клавиш Хонды настораживает только в первый момент — сгруппированы они логично

Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили					Почему?
		Ford Mondeo	Honda Accord	Nissan Teana	Toyota Camry	Volkswagen Passat	
Эргономика	200	165	170	160	170	170	Единственная помярка выверенной эргономики Пассата — высокая ступень между педалями. Удобную посадку предлагает и Honda. В Camry спинка слишком отлогая, а у Форда она выталкивает водителя. Nissan единственный не позволяет отрегулировать руль по вылету. Зато у него крупные зеркала и хороший обзор вперед, а зажатый проем заднего окна частично компенсирует камера заднего вида. Но самая «прозрачная» — Toyota Camry, которая помимо камеры оборудована двумя парктрониками. То же оснащение у Хонды, но зеркала мельче, а заднее окно перекрыто подголовниками. Passat подвели крохотные зеркала и простая комплектация без единого ассистента парковки
Рабочее место водителя	100	80	85	75	80	90	
Обзорность	100	85	85	85	90	80	
Динамика	340	280	295	305	285	305	Вариатор Ниссана по удобству управления тягой вне конкуренции. Passat влюбляет рафинированным шасси, но преселективный «автомат» в городе работает нервно. Ford подвели инерционный турбомотор и «заторможенный» «робот» PowerShift, а Тойоту — пустой «длинный» руль
Разгонная динамика	110	85	90	100	90	95	
Тормозная динамика	120	105	110	110	110	110	
Управляемость	110	90	95	95	85	100	
Ездовой комфорт	270	220	215	230	235	230	Passat и Teana едут одинаково плавно. Новая Camry жестче, но по шумоизоляции лидирует вместе с Фольксвагеном. У него, как и у Хонды, простой двухзонный климат-контроль и обогрев передних сидений. Ford и Nissan дополнительно предлагают вентиляцию кресел, а у Camry три зоны микроклимата
Плавность хода, виброзащита	100	80	75	85	80	85	
Акустический комфорт	90	70	75	75	80	80	
Микроклимат	80	70	65	70	75	65	
Комфорт салона	190	160	135	150	155	170	На задних сиденьях Тойоты, Форда и Фольксвагена очень просторно, но в Camry удобно и троем. Чуть хуже сидеть в Ниссане, а Honda гораздо теснее. Passat еще и самый хозяйственный: с большим багажником и продуманной трансформацией. У Mondeo также помимо раскладываемых спинок заднего сиденья есть еще и лыжный лючок, но багажник у него слишком низкий
Пассажиры места	90	80	65	75	85	80	
Багажник	80	65	60	70	65	75	
Трансформация салона	20	15	10	5	5	15	
Суммарный балл	1000	825	815	845	845	875	



Многослойный фактурный интерьер Аккорда красив



Удобное жестковатое сиденье Хонды установлено практически на пол. Поставить ему вышшую оценку не позволили очень «просторные» валики боковой поддержки и малый запас продольной регулировки



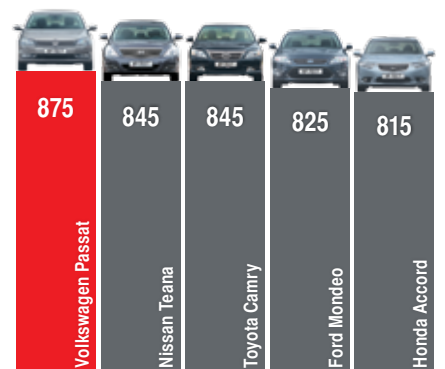
Мультимедийные разъемы в Хонде спрятаны в подлокотнике



Пронести ногу в узкий лаз между центральной стойкой и задним сиденьем Хонды — целая история, а места для ног не хватает даже людям среднего роста. Единственная радость — опускающиеся полностью стекла, как у Тойоты



Экспертные оценки Авторевю



Прогноз читателей Авторевю

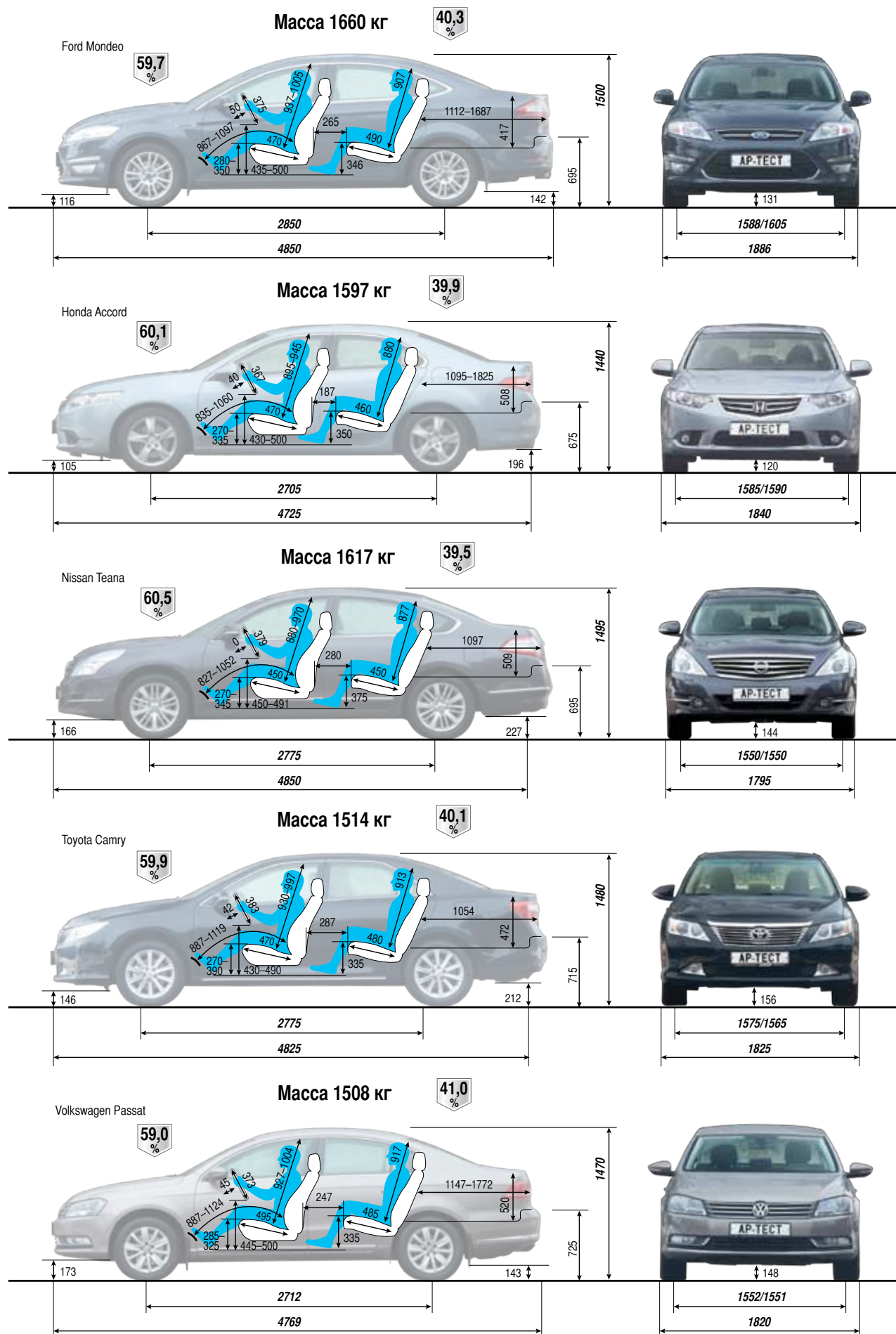
Накануне этого теста посетителям интернет-сайта www.autoreview.ru мы предложили ответить на вопрос: «Какому из автомобилей-участников очередного теста Авторевю вы отдали бы предпочтение?» Вот как распределились голоса:



Проголосовало 21214 человек

Снаряженная масса, развесовка по осям и размеры

Что почем?



Nissan Teana с двигателем V6 2.5 (182 л.с.) стоит всего 899 тысяч рублей, но базовая версия Elegance оснащена небогато: только четыре подушки безопасности, простая АБС, велюровый салон и штампованные колеса, хотя за двухзонный климат-контроль, CD-ресивер, кнопку запуска двигателя и датчик света доплачивать не придется. Машина в исполнении Elegance+ с кожаным салоном, электроприводом передних сидений и легкосплавными колесами стоит 1 млн 14 тысяч рублей, а в наших руках побывала топ-версия Premium+ за 1 млн 256 тысяч рублей — с шестью подушками безопасности, ESP, вентиляцией сидений, биксеноновыми фарами, навигатором, стеклянной крышей и другими опциями, но датчик дождя и парктроник не предлагаются даже за доплату. Полноприводная Teana Four с «четверкой» 2.5 (167 л.с.) стоит на 30—50 тысяч рублей дороже переднеприводной версии, а самая мощная Teana 3.5 (249 л.с.) предлагается только с передним приводом минимум за 1 млн 237 тысяч рублей. В свободной продаже автомобилей немного, а поставка на заказ займет два месяца, но эти машины будут уже 2012 года выпуска с прибавкой 70—90 тысяч рублей к цене.

Гарантия — три года или 100000 км пробега.

Ford Mondeo 2.0 Ecoboost (200 л.с.) с «роботом» PowerShift с учетом уже постоянной скидки стоит минимум 1 млн 25 тысяч рублей, а в начальной комплектации Titanium есть семь подушек безопасности, система стабилизации, двухзонный климат-контроль, электрообогрев лобового стекла и датчики света и дождя. Опции можно заказывать по отдельности: например, седан с кожаным салоном, электроприводом передних сидений, биксеноновыми фарами, передатчиком Bluetooth и кнопкой запуска двигателя обойдется в 1 млн 179 тысяч рублей — на 104 тысячи дороже Teаны 2.5 в похожей комплектации. А наш Mondeo за 1 млн 267 тысяч рублей вдобавок оснащен адаптивной подвеской, вентиляцией передних сидений, навигатором и парктроником. Кроме 200-сильного турбомотора для Mondeo предлагают еще шесть двигателей: базовый седан с бензиновой «четверкой» 1.6 (120 л.с.) и «механикой» стоит 727500 рублей, а на вершине гаммы — хэтчбек в комплектации Sport с турбодизелем 2.2 (200 л.с.) и традиционным «автоматом» по цене от 1 млн 353 тысяч рублей. В наличии у дилеров в основном есть машины с атмосферными моторами 2.0 (145 л.с.) и 2.3 (161 л.с.) в «средних» комплектациях, а срок поставки на заказ — около двух месяцев.

Гарантия — три года или 100000 км пробега.

Toyota Camry с мотором 2.5 (181 л.с.) в начальной комплектации Комфорт оснащена, почти как базовый Mondeo 2.0 Ecoboost, — разве что добавлены парктроник и противоугонная сигнализация, но обогрева лобового стекла нет даже



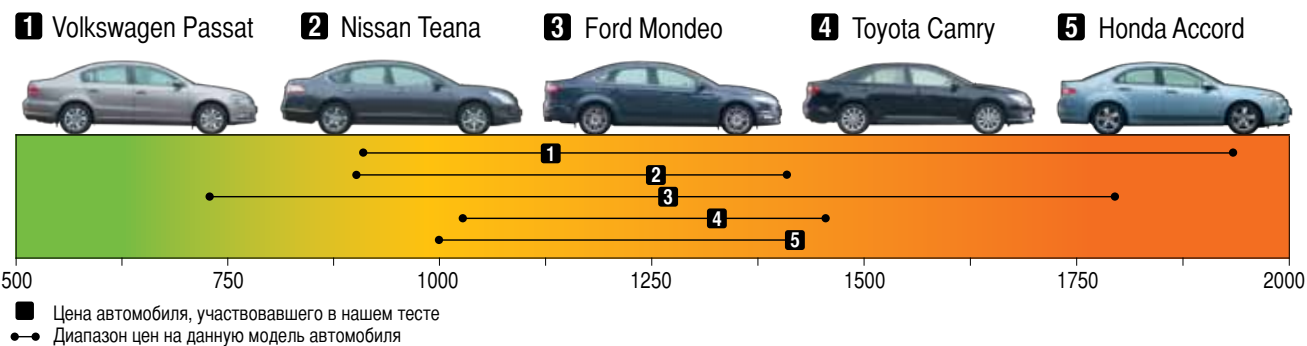
Toyota обеспечивает лучший обзор — чуть мешают только передние стойки. Маневрирование в стесненном пространстве облегчают пара парктроников и камера заднего вида с прорисовкой траектории. Такой же набор помощников у Аккорда, но стойки у Хонды массивнее, проем заднего окна перекрыт высокими подголовниками. Ford с двумя парковочными радары подводят кучье наружные зеркала с диоптрийными секциями. Невысокие водители жалуются на возвышающуюся переднюю панель, а рослым, наоборот, ограничивает обзор «козырек» потолка. Из Ниссана смотреть вперед одно удовольствие, зеркала крупные, но через заднее окно почти ничего не видно, а помочь на стоянке сможет только камера. У нашего Пассата нет и этого, но площадь остекления хороша. Оценку заставили снизить самые короткие зеркала

в списке опций. Близка и цена — 1 млн 28 тысяч рублей. Версия Элеганс с кожаным салоном, электроприводом передних сидений и камерой заднего вида стоит 1 млн 134 тысячи рублей — на 59 тысяч дороже похожей Теаны, у которой вдобавок есть биксеноновые фары. В наших руках побывала Camry 2.5 в топ-версии Престиж Плюс — с девятью подушками безопасности, трехзонным климат-контролем, регулируемой спинкой и подогревом задних сидений, адаптивными ксеноновыми фарами, навигатором, кнопкой запуска двигателя и окраской «металлик». Цена — 1 млн 327 тысяч рублей, хотя наша Teana с еще более шикарным оснащением дешевле на 71 тысячу. Toyota Camry 3.5 (277 л.с.) предлагается только в максимальной комплектации за 1 млн 434 тысячи рублей. В свободной продаже можно найти только машины в недорогих комплектациях, а вот богато оснащенные версии придется подождать от одного месяца до полугода в зависимости от цвета кузова и интерьера.

Гарантия — три года или 100000 км пробега.

Volkswagen Passat с двигателем 1.8 TSI (152 л.с.) и «роботом» DSG оценивается минимум в 1 млн 112 тысяч рублей — на 88 тысяч дороже 200-сильного Mondeo, хотя базовое оснащение у них почти одинаковое — есть и двухзонный климат-контроль, и электрообогрев лобового стекла, но у Пассата добавлена противоугонная сигнализация, а единственный электропривод сиденья водителя регулирует наклон спинки, а не высоту подушки, как у Mondeo. Наш Passat от базового отличался только окраской «металлик» (плюс 19130 рублей), хотя список опций немаленький. Например, седан с кожаным салоном, «полноценным» электроприводом передних сидений и камерой заднего вида обойдется в 1 млн 274 тысячи рублей — на 140 тысяч дороже аналогичной Camry. Базовый Passat 1.4 TSI (122 л.с.) стоит от 908 тысяч рублей за версию с «механикой», а самый дорогой седан с турбомотором 2.0 TSI (152 л.с.) обойдется минимум в 1 млн 551 тысячу рублей. В свободной продаже есть машины с дви-

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей, тыс. руб.



гателями 1.4 и 1.8, а поставка на заказ займет четыре месяца.

Гарантия — два года без ограничения пробега.

Honda Accord 2.4 (200 л.с.) с «автоматом» заметно дороже конкурентов — цены только начинаются с 1 млн 229 тысяч рублей за версию Type-S, хотя оснащение уже включает двухзонный климат-контроль, комбинированную обивку сидений, адаптивные биксеноновые фары, CD-чейнджер и датчики света и дождя. Версия Elegance с кожаным салоном, электроприводом передних сидений, люком и парктроником стоит 1 млн 275 тысяч рублей — на 114 тысяч дороже Camry, а разница с Teаной достигает 200 тысяч рублей. В наших руках побывал Accord со штатной навигационной системой и камерой заднего вида — такие машины должны появиться в продаже ближе к лету по цене около 1,4 млн рублей. Но установить навигатор вместо штатного экрана на Accord можно уже сейчас — головное устройство с картами Навител, ТВ-тюнером и передатчиком Bluetooth, люком и парктроником стоит в 50 тысяч рублей. В свободной продаже Аккордов почти нет, а машины 2012 года выпуска должны появиться у дилеров в марте.

Гарантия — три года или 100000 км пробега.

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Автомобили	Ford Mondeo	Honda Accord	Nissan Teana	Toyota Camry	Volkswagen Passat
Цена базовой версии, руб.	1024500	1229000	899000	1028000	1112000
БЕЗОПАСНОСТЬ					
Количество подушек безопасности	7	6	6	9	6
АБС	+	+	+	+	+
Система динамической стабилизации	+	+	П	+	+
Система контроля слепых зон позади автомобиля	0	-	-	-	-
Дневные ходовые огни	+	-	-	-	+
Ксеноновые/биксеноновые фары	-/П	-/+	-/П	П/-	-/-
Адаптивное головное освещение	-	+	-	П	-
Омыватели фар	П	+	+	+	-
Противотуманные фары	+	+	+	+	-
Подголовники задних сидений/утапливаемые	+/+	+/-	+/-	+/+	+/-
КОМФОРТ					
Адаптивная подвеска с электронным управлением	0	-	-	-	-
Двухзонный/трехзонный климат-контроль	+/-	+/-	+/-	+/П	+/-
Регулируемая по углу наклона/вылету рулевая колонка	+/+	+/+	+/-	+/+	+/+
Электропривод рулевой колонки	-	-	-	П	-
Мультимедийное рулевое колесо с кожаной отделкой	+	+	+	+	+
Клавиши управления КП на рулевом колесе	-	+	-	-	-
Электрообогрев лобового стекла	+	-	-	-	+
Электропривод складывания наружных зеркал	П	+	+	+	+
Внутреннее зеркало заднего вида с автотемнением	+	+	П	+	+
Авторежим водительского/пассажира стеклоподъемника	+/+	+/+	+/-	+/+	+/+
Авторежим задних стеклоподъемников	+	+	-	+	+
Обивка салона кожей	П	П	П	П	-
Регулировка сиденья водителя/пассажира с электроприводом	0/0	П/П	П/П	П/П	+*/-
Регулировка сиденья водителя/пассажира по высоте	+/+	+/+	+/-	+/-	+/+
Память положения сиденья водителя	0	П	П	-	-
Выдвижная опора для ног переднего пассажира	-	-	П	-	-
Регулировка спинки задних сидений с электроприводом	-	-	-	П	-
Обогрев передних/задних сидений	+/-	+/-	+/П	+/П	+/-
Вентиляция передних/задних сидений	0/-	-/-	П/П	-/-	-/-
Задний центральный подлокотник	+	+	+	+	+
Люк в крыше с электроприводом	-	П	П	-	-
Панорамная крыша	-	-	П	-	-
ЭЛЕКТРОНИКА					
CD/DVD-проигрыватель	+/-	+/П	+/П	+/-	+/-
CD-чейнджер	-	+	-	-	-
Разъем AUX/USB	+/П	+/+	-/П	+/+	+/-
Навигационная система	П	П	П	П	-
Камера заднего вида	-	П	П	П	-
Bluetooth	П	П	П	П	-
Противоугонная сигнализация	0	+	+	+	+
Датчик освещенности	+	+	+	+	+
Датчик дождя	+	+	-	+	+
Кнопка запуска двигателя	П	-	+	П	-
Система доступа без ключа	П	-	+	П	-
Круиз-контроль	П	+	+	П	-
Радар парковки передний/задний	П/П	П/П	-/-	+/+	-/-
ВНЕШНОСТЬ					
Легкосплавные колеса	+	+	П	+	+
Окраска «металлик»	0	0	0	0	0
ПРАКТИЧНОСТЬ					
Складывающееся заднее сиденье	+	+	-	-	+
Лючок для длинномеров	-	-	+	+	+
Полноразмерное запасное колесо	+	докатка	+	+	+
Цена тестируемого автомобиля, руб.	1266500	1417000*	1256000	1327000	1131130
Шины	Dunlop SP Winter Ice 01***	Dunlop Graspic DS3	Michelin X-Ice North***	Continental Contilce Contact***	Nokian Hakkapellita 7***

* Только наклон спинки
** Ориентировочная цена
*** Шипованные (+) Комплектация базовой версии (0) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль
**** Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля
(-) Не установлено на участвовавшем в тесте автомобиле

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили					
	Ford Mondeo	Honda Accord	Nissan Teana	Toyota Camry	Volkswagen Passat	
Время разгона, с	0—50 км/ч	3,8	3,8	3,8	3,6	4,0
	0—100 км/ч	9,3	10,0	9,8	9,7	9,4
	0—150 км/ч	19,7	22,2	22,2	21,8	21,3
	60—100 км/ч (D)	7,2	6,9	6,9	6,8	6,7
	80—120 км/ч (D)	7,7	8,1	7,9	7,8	8,0

Альтернатива

Если рассматривать автомобили классов D+ и E+ с автоматической коробкой передач и ценой до 1,4 млн рублей, то «альтернативный» выбор сводится к шестнадцати моделям, причем некоторые машины вроде Мерседеса C-класса и обновленного Пассата CC в эти ценовые рамки попадают только с базовыми двигателями и простеньким оснащением.

Автомобиль	Двигатель	Базовая цена	Подробности
Audi A4	1.8T (120 или 160 л.с.), 2.0T (180 л.с.)	1200000 руб.	AP №24, 2011
BMW третьей серии (E90)	2.0 (136 или 156 л.с.)	1199000 руб.	AP №8, 2009
Chevrolet Epica	2.0 (143 л.с.)	715400 руб.	AP №22, 2008
Citroen C5	1.6 (120 л.с.), 1.6T (150 л.с.), 2.0TD (140 л.с.), 2.2TD (204 л.с.)	795000 руб.	AP №3, 2011
Hyundai Sonata	2.0 (150 л.с.), 2.4 (178 л.с.)	929900 руб.	AP №3, 2011
Mazda 6	2.0 (147 л.с.), 2.5 (170 л.с.)	949000 руб.	AP №3, 2011
Mercedes-Benz C 180	1.8T (156 л.с.)	1370000 руб.	AP №7, 2011
Opel Insignia	2.0T (220 л.с.), 2.0TD (160 л.с.)	1065000 руб.	AP №5, 2011
Peugeot 508	1.6 (120 л.с.), 1.6T (150 л.с.), 2.0TD (136 л.с.)	839000 руб.	AP №5, 2011
Renault Latitude	2.0 (139 л.с.), 2.5 (177 л.с.)	885000 руб.	AP №23, 2010
Skoda Superb	1.8T (152 л.с.), 2.0T (200 л.с.), 2.0TD (140 л.с.)	954000 руб.	AP №10, 2009
Subaru Legacy	2.0 (150 л.с.), 2.5 (167 л.с.)	1215400 руб.	AP №3, 2011
Suzuki Kizashi	2.4 (178 л.с.)	1209000 руб.	AP №3, 2011
Toyota Avensis	1.8 (147 л.с.)	974000 руб.	AP №10, 2009
Volkswagen Passat CC	1.8T (152 л.с.)	1203000 руб.	AP №5, 2011
Volvo S60	1.6T (150 или 180 л.с.), 2.5T (249 л.с.)	1099000 руб.	AP №5, 2011
Volvo S80	2.5T (231 л.с.)	1387000 руб.	AP №7, 2009