

Штурм среднего класса: Citroen желает завоевать рынок со своим новым C5, а Subaru намерена значительно увеличить продажи Legacy благодаря новому дизельному двигателю. Смогут ли оба новичка устоять в борьбе с VW Passat и Renault Laguna?

Победителем Citroen C5 пока не стал. За семь лет лишь около 50 000 экземпляров обрели в Германии хозяев в лице поклонников французского автопрома. Отныне все будет по-другому: новый дизайн и лучшее качество должны исправить сложившуюся ситуацию. Французы не отрицают, что по ту сторону Рейна производители ориентируются на немецкие модели (тут немцы по-дружески постебались над французами - прим. Drom.ru). Так что стилевые сходства автомобилей вовсе не случайны. Subaru впервые решила привлечь внимание немецких покупателей, влюбленных в дизельные двигатели, оппозитным дизелем и таким образом повысить популярность Legacy. Достаточно ли сильны оба противника, чтобы соперничать с представителями среднего класса — VW Passat и Renault Laguna?

Кузов и оснащение

На первый взгляд высокая поясная линия и увесистая приборная панель делают салон C5 тесноватым, однако на практике он весьма просторен. Renault и VW тоже не грешат

теснотой. А вот в Subaru места гораздо меньше. Багажные отделения автомобилей вмещают от 433 литров (Subaru) до 565 литров (VW). Только у Renault есть задняя дверь (кузов — хэтчбэк), и, сложив задние сиденья, в этот автомобиль можно загрузить 1 337 литров багажа. В новом Citroen C5 теперь нет задней двери, вместо нее — обычная крышка багажника. Для крупногабаритных грузов в Citroen'e, как и в Passat'e, предусмотрена асимметрично разделенная откидная спинка заднего сиденья. Subaru такой альтернативы не предлагает.
Citroen сделал огромный рывок в сторону повышения качества. Материалы и отделка выглядят солидно, что позволяет C5 обойти Renault и даже приблизиться к уровню VW, который по традиции является эталоном в данном тесте. Порядочно отстает по этому параметру Subaru — некоторые дешевые материалы и широкие стыки портят картину.

Вдобавок японец уступает своим конкурентам в плане безопасности. Многое современное оборудование у Subaru вообще отсутствует, например, задние подушки безопасности, сенсор освещенности или датчик прокола шин. Нет у нее и защиты от травм, которая предусмотрена для стеклоподъемников с электроприводом и не даст детям прищемить пальцы.

На руле Citroen'a расположено более дюжины кнопок, в частности, для управления радио, круиз-контролем и бортовым компьютером — тут не хватает только компаса, и такое решение уж точно не назовешь удобным. Это относится и ко множеству слишком маленьких кнопок на центральной консоли.



Комфорт на дороге
Комфорт издавна считается прерогативой французов. И C5 не исключение, а ведь сначала он был оснащен обычным шасси со стальными пружинами. Гидропневматическая

подвеска относится к серийному оборудованию комплектации Comfort, которая, однако, не стоит больше, чем комплектация Tendance — базовый вариант для двигателя 2.0 HDi. По разбитому асфальту C5 едет, словно по мягкому ковру, показывая, что Citroen может мастерски настроить даже обычный автомобиль. По этому параметру C5 сравнялся с Passat'ом. Laguna, напротив, проходит этот участок с меньшей плавностью, а подвеску при полной нагрузке иногда пробивает. Небольшие волны дорожного покрытия превращаются для пассажиров Subaru в раллийные трамплины, и вообще японец предоставляет своим пассажирам чересчур подробную «информацию» о состоянии асфальта.

По сравнению с предшественником C5, французы заметно улучшили сиденья. Теперь у них более удобная форма и хорошая боковая поддержка. В эксклюзивной комплектации есть даже функция массажа. Хорошей формой отличаются и сиденья Laguna, но они слишком мягкие. Пассажирам передних сидений Subaru и VW приходится постоянно ерзать, так как у кресел нет боковой поддержки. Самые удобные задние сиденья оказались у Passat'a.

Изъяны у C5 наблюдаются в области эргономики: здесь нет ни компактных бардачков в салоне, ни кнопки, включающей подогрев сидений. В этом плане в наилучшем свете выглядит VW родом из Вольфсбурга. Зато Citroen оставляет приятное впечатление о его шумоизоляции. Почти так же тихо в салоне Laguna и Passat'a.



Двигатель и трансмиссия

Из двух литров рабочего объема двигателей кандидаты черпают от 136 л.с. (Citroen) до 150 л.с. (Renault, Subaru). Мощности им хватает для развития скорости более 200 км/час. С новым оппозитным дизелем Subaru лучше всех разгоняется, а также оказывается

самым экономичным конкурентом (6,3 л/100 км). Оппозитный двигатель отзывчивый, но у него более узкая полка крутящего момента, чем у моторов Renault и VW, которые способны достигать предела на 5 000 об/мин. Японец едет относительно плавно, однако при нагрузке иногда раздражает шум двигателя. К тому же он время от времени излише вибрирует на холостых оборотах.

Самое лучшее впечатление производит двигатель Laguna. Он несомненно относится к самым тихим и плавным 4-цилиндровым дизельным моторам, которые можно купить. Но, к сожалению, высокий расход топлива (7,5 литра на 100 км) немного подпортил картину. Двигатель Citroen'a с расходом 7,3 литра на 100 км тоже не образец для подражания в плане экономичности, к тому же он с трудом справляется с большим весом автомобиля (1 640 кг). Но при этом он работает почти так же умело, как и дизель Renault.

140-сильному двигателю TDI Passat'a пошло на пользу изменение настроек форсунок системы впрыска. Результатом этих преобразований стали более плавный ход и более высокие обороты, при этом увеличения расхода топлива удалось избежать. Passat потребляет всего 6,3 литра на 100 км и имеет благодаря этому запас хода 1 093 км на одной заправке бака. Кроме того, уроженец Вольфсбурга готов похвастаться лучшей трансмиссией. КПП Subaru при быстром переключении передач работает грубовато.



Динамика

Участники теста способны развивать крутящий момент свыше 300 Нм, однако это обстоятельство может привести к существенной перегрузке трансмиссий переднеприводных автомобилей. Поэтому Legacy, полный привод которой входит в стоковую комплектацию, имеет существенное преимущество. Даже на влажном покрытии она реализует свой потенциал практически без пробуксовки. Подвижный

японец проявляет нейтральную поворачиваемость, поэтому он не рыскает по дороге. Но его руль недостаточно информативен. Это качество характеризует и Renault, но благодаря своей маневренности он так же ловко проходит повороты. Более вялым поведением отличается Citroen — он немного хуже поворачивает на пределе сцепления шин с дорожным покрытием и, хоть и аккуратно, но все же рановато притормаживается системой ESP.

Управлять Citroen'ом приходится, сильно поворачивая руль, из-за чего на извилистой дороге машину может просто развернуть. Управление Passat'a значительно точнее. Конечно, VW более послушен, но на поворотах, следующих один за другим, его кузов заносит. Между тем ESP предоставляет ему достаточную свободу. При торможении Citroen снова получает наибольшее количество баллов. Как с остывшими, так и с разогретыми тормозами он останавливается уже через 36 метров.

Цены

Если сравнивать цены участников, то Subaru оказывается самым дорогим автомобилем, но зато он предстает в полной комплектации. Стоковая модель даже окрашена в цвет "металлик". При покупке VW за такую покраску придется заплатить отдельно. Стоимость базовой комплектации Passat'a приближается к отметке 30 000 евро. Renault Laguna дешевле на 2 165 евро. Laguna оказывается выгодным не только при покупке, но и в плане потери стоимости: в соответствии с требованиями Немецкого Автомобильного Траста, цена автомобиля, который находится в чьем-либо владении более четырех лет и имеет пробег 80 000 км, должна быть снижена на 14 518 евро. Максимальная потеря стоимости отмечается у Subaru — 16 548 евро. По прогнозам немецкого автомобильного клуба ADAC, меньше всего на содержание своего авто придется потратиться владельцам VW и Citroen, а наиболее выгодными при страховании являются Passat и Laguna. Так что в этом зачете Renault заслуженно побеждает.

Вывод

Браво, Citroen! Завоевав второе место, французы показали, что новый C5 еще даст о себе знать. Усовершенствованное качество, больший комфорт и отличное торможение дают ему фору. Но вот управление и эргономика оставляют желать лучшего.

Доступный по цене Renault Laguna, занявший третье место, может стать альтернативой для тех, кто главным образом ценит в автомобиле маневренность, но готов пожертвовать своим комфортом. На меньшие компромиссы придется пойти тем, кому приглянулся гармоничный, но самый дорогой победитель теста VW Passat.

Новый оппозитный дизельный двигатель — хорошее решение для Subaru и, прежде всего, для ее экономичности. Полный привод дарит Legacy надежность и практически спортивное управление. Однако по таким параметрам, как комфорт и просторность, а также стоимость, японец все-таки сильно отстает.

Итоги теста	**Модель**	**Набранные баллы (макс. 5 000)**
	VW Passat 2.0 TDI	3 055
	Citroën C5 HDi 135 FAP	3 010

Renault Laguna 2.0 dCi FAP	3 002

Subaru Legacy 2.0D	2 915

Цены в России

VW Passat с 2,0-литровым дизельным двигателем стоит от 966 765 руб. Дизельный Citroen C5, согласно информации с официального сайта, сегодня стоит не менее 876 000 руб. (это с учетом скидки в 60 тысяч рублей), а Renault Laguna с дизелем — от 906 300 руб. Subaru в Россию поставляет лишь бензиновые версии седана Legacy, стоимость которых начинается с 987 600 рублей за самую простую комплектацию с 2,0-литровым бензиновым мотором. **Фото: Citroen C5**












HDi 16


K PR 7520






AUTO
SOFT
FAST
21°
21°
AC
OFF







Subaru Legacy


FB PR 511











VW Passat


WOB DJ 187











