

Вот и другие конкуренты подтянулись.

Сравнительный тест - Renault Laguna II, Citroen C5 и Mazda6

Им не угнаться за сорвиголовой на «горячем хэтчбеке», но семейные тихоходы останутся далеко позади. Им не пройти вслед за «Хаммером», но и скрести днищем по асфальту они не будут. Их обладатель не гонится за роскошью, но претендует на высокий уровень комфорта и большой набор опций «на борту». При оценках по любым критериям наши испытуемые – Mazda6, Renault Laguna, Citroen C5 – скорее всего, займут места в середине шкалы ценностей.

Двухлитровые моторы, АКП и «климат», «прилизанный» дизайн, близкие размеры, стоимость около $30 000 – вот «ноль» отсчета наших координат. Более точные сдвиги по осям выявит тест.

КТО ЕСТЬ ЧТО

Citroen C5



Цена испытанного автомобиля $30 000
Макс. мощность 136 л. с. при 6000 об./мин
Макс. скорость 202 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 12,3 с

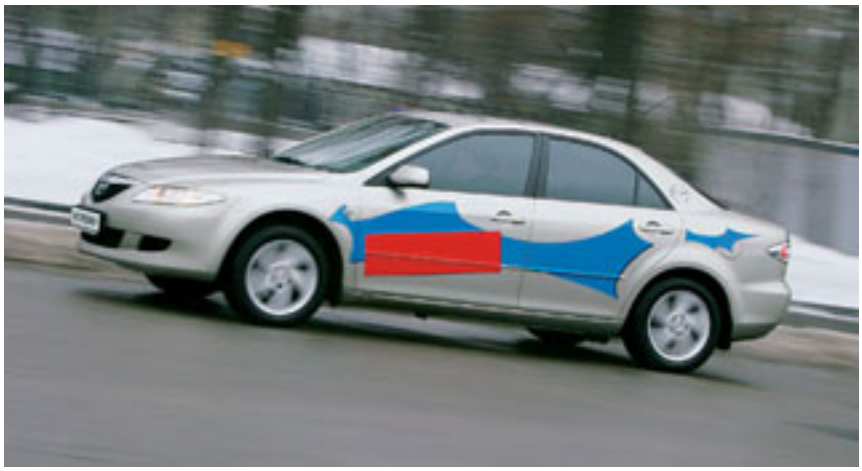
Renault Laguna



Цена испытанного автомобиля $32 500
Макс. мощность 135 л. с. при 5500 об./мин
Макс. скорость 200 км/ч

Разгон 0–100 км/ч 12,1 с

Mazda6



Цена испытанного автомобиля $27 800
Макс. мощность 141 л. с. при 6000 об./мин
Макс. скорость 195 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 11,1 с

Находясь ровно на полпути от «Запорожца» к персональному самолету, автомобильный класс «D» предлагает широчайший выбор марок, моделей и форм. Наши тестируемые – яркие представители своих «семей», но в то же время вполне унифицировано-демократичны.

Конструктивно, все трое – «классика» переднеприводного жанра, и тут мало что можно добавить. Любовь соотечественников к отдельным багажникам постепенно вытесняется душевной привязанностью к более практичным и вместительным хэтчбекам, и мы тоже решили соответствовать меняющимся пристрастиям. Вся троица продается официально, но, к сожалению, хэтчбека Mazda6 в наличии не оказалось. Из прочих сугубо технических отличий – регулируемая подвеска Citroen C5.

Кроме того, следует учесть девятилетнюю разницу между дебютами Renault и Mazda, а также тот факт, что Renault Laguna стала первым в истории автомобилем, заработавшим пять звезд из пяти возможных в краш-тесте по системе EuroNCAP.

ДИНАМИКА

Самой динамичной оказалась «японка». Этому способствуют и пять-шесть лишних лошадиных сил, и более «крутильный» мотор, и более спортивный настрой коробки. «Спортивности» здорово добавляет и ощутимое «подвывание» двигателя на высоких оборотах.

На «газ в пол» Mazda6 отзывается мгновенно. Коробка на долю секунды «проваливается», затем следует сильный рывок и хорошая тяга до следующего переключения. За динамические качества обладатель «шестерки» расплачивается заметными «пинками» при «смене ступеней». Но стоит чуть-чуть отпустить газ, как все приходит в норму. И если не злоупотреблять «кик-дауном», трансмиссия ведет себя безупречно.

На ручке селектора у Mazda есть кнопочка «Hold» – принудительное удержание включившейся передачи. Она позволяет чуть ли не на тысячу оборотов поднять предел на каждом диапазоне, однако и без того «продвинутый» алгоритм маздовской коробки мы сочли оптимальным и не требующим насильственных выжиманий.

Renault показался медлительным, но при этом вполне адекватным нажатию на педаль акселератора. При спокойной езде уверенная тяга мотора не заставляет коробку слишком часто переключаться. К тому же водитель и пассажиры самой тихой из нашей тройки машины лишены возможности оценивать обороты мотора по шумовому сопровождению. Двигатель слышен только на максимальных оборотах, да и то слегка.

Резкое нажатие газа на ходу сопровождается мягким подключением передачи и плавной «выдачей» момента. Но «резиновость» АКП может вытворить плохую шутку при старте с места.

Т-образный выезд, нам – налево. Пропускаем машины в обе стороны. Приличное «окно», с хорошим запасом. Полгаза, 3/4 – стоим, думаем... Газ в пол, еще сильнее в пол. Машины приближаются. Коллега занервничал. Пара секунд ушла на оценку коробкой наших намерений, и она выстрелила. Хорошо выстрелила, только поздно... Похоже, АКП Proactiv с возможностью ручного переключения необходимо немного «подучить» перед подобными действиями. Противобуксовочная система Renault была замечена в постоянном и неоправданно раннем срабатывании. В результате в «ручном» режиме на индикаторе включенной передачи цифра сменяется желтым полем с предупреждением и лишает водителя возможности обратного контроля. В режиме «автомата» предупреждение о пробуксовке не гаснет ровно до переключения на следующую скорость, на которой автоматика отключается, и начинается настоящий разгон с бешеной пробуксовкой колес.

С5 в динамике продемонстрировал нечто среднее. Разгон в обычном режиме показался самым вялым (и цифры говорят о том же). Зато сочетание ровной тяги, совершенно незаметного переключения передач без задержек и умеренного шума мотора выводит носителя «шеврона» на второе место. Спортрежим улучшил динамические характеристики, но ненамного. И в Citroen меньше других ощущается скорость.

Тормоза Mazda по-немецки цепкие и четкие – лучше и не придумаешь! Замедление дозируется даже ни миллиметрами, а намеком на изменение нажатия. Citroen не так информативен. Замедляется интенсивно, но на увеличение усилия откликается вяло. Зато очень охотно начинает «а-бэ-эсить».

Renault – чемпион тормозных усилителей. Дозировать нажатие мягкой педали сложно, хотя довольно быстро происходит привыкание. В других машинах тормоза кажутся более жесткими. В итоге, французские марки – на втором и третьем местах.

Серьезной разницы в расходе топлива среди конкурентов замечено не было. Все наши испытуемые приблизительно уложились в контрольные цифры, и в этой дисциплине решено было никого не отмечать.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Попав за руль Mazda, ожидаешь «спортивных» реакций, и они, естественно, присутствуют в полной мере. Даже с перебором. Острая на руль, мгновенно реагирующая и на сброс, и на добавку газа в вираже «японка» порадует активного водителя и насторожит расслабленных дам. Но, особо можно не беспокоиться. Система стабилизации DSC отлично делает свое дело, и ей лучше не пренебрегать. Задиристый характер Mazda проявляется во всем. У нее самый информативный руль с четким и однозначным «нулем» и жесткая, точно повторяющая профиль дороги подвеска. Справедливости ради заметим, что крупные и средние неровности гасятся хорошо. Однако на швах и стыках весь автомобиль вздрагивает и отзывается коротким «бам-сом». В целом поведение «японки» на дороге – великолепный синтез послушности и озорства.

Renault и Citroen в ходе нашего теста открыли соревнование по плавности хода, демпфированию неровностей и изоляции (во всех смыслах) людей от происходящего под колесами. Выиграла все-таки Laguna, хотя C5 отстал всего чуть-чуть. Оба «француза» великолепно «проглатывают» большие и маленькие колдобины и не раздражают пассажиров тряской и качкой. Renault при этом все-таки оставляет на руле большую часть ощущений от качества дорожного покрытия, тогда как в Citroen почувствовать «ноль» нелегко. Более энергоемкая подвеска C5 лучше справляется с пологими волнами, а в Laguna совершенно не ощущаются стыки и выбоины.

Главная изюминка Citroen C5 – подвеска с изменяемой высотой (максимум – 230 мм). Но воспользоваться этим внушительным максимальным положением можно лишь до скорости 10 км/ч. Дальше автоматика опустит кузов на одну ступень вниз, но даже со скоростью 10 км/ч передвигаться можно только по ровной поверхности. Заблокированные амортизаторы вызывают нешуточную тряску. Поэтому верхнее положение можно использовать лишь для очень медленного передвижения над кочками или аккуратного въезда на бордюр. Правда, нет такого бордюрного камня, который оказался бы нам не по зубам!

ЭРГОНОМИКА

В том, что когда-нибудь японский автопром «догонит и перегонит» не только Штаты, но и европейских «коллег» никто в общем-то не сомневается – и Mazda6 тому порукой. Щепотка национальной приправы все же сохранена. «Праворукость» приемника и кнопок на руле напоминает о том, что конструкторы изначально размещали водителя на соседнем сиденье. Почему на весьма достойном, удобном и современном автомобиле нельзя поменять местами пару ручек и четыре кнопки – непонятно.

Но это лишь маленькая капля дегтя. Во всем остальном Mazda демонстрирует огромную бочку меда: по-немецки жесткие и очень удобные сиденья, идеальный руль, четкие приборы и дисплей (что сейчас особенно важно). Удачный дизайн и материалы кнопок и трех «крутилок» центральной консоли позволяют пользоваться ими вслепую, не отвлекаясь на визуальную проверку. (Только через некоторое время понимаешь, что средняя «крутилка» вовсе и не крутится, а лишь подсвечивает декоративное обрамление кнопок.)

У Mazda6 замечательная контрастная подсветка приборов и дисплея. По цвету это напомнит многим щитки «боевой машины вымогателя». Три зоны однострочного дисплея разделены четкими вертикальными линиями, исключающими «блуждание взора» в поисках нужной информации. Простое и верное решение. Всем бы так!

Мягкое и исключительно комфортное сиденье Renault наглядно демонстрирует удачное сочетание качеств уютного домашнего кресла и рабочего места водителя. Упругий материал подушек довольно сильно проминается, но образующиеся при этом области подпора различных частей тела удерживают драйвера и пассажиров от боковых и продольных смещений не хуже анатомических сидений какого-нибудь болида.

Обладатель Renault Laguna, покоящийся на царственном «ложе», не отвлекаемый посторонними шумами, убаюкиваемый «музыкой» с отменным звуком, не обремененный «острым» рулем и жесткой подвеской рискует при равномерном и прямолинейном движении начать «клевать носом». Если серьезно, эргономика Renault лучше всех позволяет сохранить бодрость и силы в дальней поездке или многочасовой городской толкотне.

Руль Renault удобен, но зрительно кажется тяжеловесным из-за огромной ступицы. Приборная панель не вызвала нареканий, а дисплей по центру «торпеды» огорчил темно-серыми цифрами на светло-сером фоне. Любое «добывание» информации с помощью этого экрана сопровождается длительным и сосредоточенным разглядыванием, что, на наш взгляд, небезопасно. Органы управления «климатом» требуют, как и на всех остальных моделях этой марки, некоторого привыкания. Приемник закрыт большой крышкой, открыть которую легко, а закрыть – не очень. Подрулевые переключатели осваиваются без затруднений, а вот установленная на колонке пластмассовая коробочка, в которой сконцентрированы кнопки управления «звуком», хрустит при каждом прикосновении, да и выглядит крайне архаично.

«Дешевый и надежный автомобиль господина Ситроена» каждой деталью интерьера пытается откреститься от первого определения. В первую очередь – он просторен внутри. Ситроеновское сиденье хоть и нельзя назвать идеальным, но его материал приведет в трепет любого. Ценители пластмассового изобилия отметят качество и многообразие цветов и фактур деталей интерьера. Однако серебристые ручка селектора и обрамление ее прорези, на наш взгляд, больше сгодились бы для игровой приставки к компьютеру. К тому же «техно»-рукоятка не слишком удобна.

Руль Citroen хорош во всех отношениях, подрулевые переключатели и «пульт

управления» аудиосистемой вполне приемлемы, а вот щиток приборов вызвал противоречивые чувства. Прошедший серьезный внешний рестайлинг автомобиль немного изменился и внутри – прежде всего, обновилась приборная панель: толстенькие и коротенькие стрелки соседствуют с такими же «упитанными» разноцветными делениями. Под красными стрелками имеются светлые кружки, всюду разбросаны символы и лампочки, и все это обведено замысловатым ободком. «Рекламная» притягательность «кокпита» оборачивается низкой информативностью, а расставленные в ряд пять приборов не помещаются в «обрамление» рулевого колеса. Средняя консоль, расположенная ниже «поясной линии», напротив, решена несколько прямолинейно: кнопочек много, и в них легко запутаться.

Если говорить о посадке за рулем, то здесь вся троица продемонстрировала чрезвычайно широкий диапазон регулировок – особых различий замечено не было.

Даже при беглом взгляде на рисунки наблюдается единый подход к построению форм «торпедо» обеих французских машин: плавные обводы щитка, выглядывающий в центре дисплей, центральные дефлекторы под дугообразной «бровью» и четкая горизонтальная линия от борта до борта. Между моделями семь лет, но оба они верны национальным традициям.

Самая молодая и решенная абсолютно в ином ключе Mazda6 сильно контрастирует с нашими конкурентами и воспринимается внутри, как «хороший немецкий автомобиль».



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По сумме впечатлений на первое место попадает Mazda6, и тут мы солидарны с непрерывно растущим числом поклонников этой марки. «Шестерка» выглядит в равной степени солидным и спортивным автомобилем и полностью соответствует своему имиджу. Citroen C5, предоставляющий своему владельцу высокий уровень комфорта, займет вторую позицию. Прошедшая фейслифтинг и готовящаяся к снятию Laguna тем не менее воспринимается автомобилем предыдущего поколения и потому замкнет ряд. Не случайно на автосалоне в Амстердаме будет показана очередная, последняя ее версия. Все изменения будут направлены на приведение «ветерана» к стандарту остального модельного ряда Renault.

1. MAZDA6

Самый «молодой» автомобиль без труда попал в лидеры. Потому что сделан с душой!

2. CITROEN C5
В стремлении быть непохожим на других комфортабельный C5 превзошел самого себя

3. RENAULT LAGUNA
Добротный и «выдержанный» Рено недобрал балл из-за досадных, но заметных мелочей

КАК ОНИ ВЫГЛЯДЯТ
Никита Розанов

RENAULT LAGUNA.



Первый показ – 1993 г.
Новая версия – 2000 г.
Дизайн – Renault под руководством Патрика Ле Кемана (Patrick le Quement).

CITROEN C5.



руководством Жан-Пьера Плюэ (Jean-Pierre Ploue).





RENAULT

ству с селектором КП скрывает кнопки «вверх»



[illegible] оценит любой. После нее



[illegible]



[illegible] индикаторов недостаточно контрастно. Из-за этого буквы и цифры



MAZDA: чтобы открыть дверь, ручку надо тянуть не на себя, а вниз. Странный

руководство» ручек приемника и кнопок управления им на