



Класс 1600

Новые Opel Astra и Renault Megane появились на нашем рынке одновременно — в апреле. Но если Astra допускает выбор из четырех моторов объемом 1,4—1,6 литра, атмосферных и с турбонаддувом, то пятидверный Megane — пока лишь с «атмосферником» объемом 1,6 литра. Это и предопределило состав участников теста. И Volkswagen Golf, и Mazda 3, и Hyundai i30 — все с моторами 1,6 литра и «автоматами».

Александр ДИВАНОВ, Юрий ВЕТРОВ
Фото Степана ШУМАХЕРА



Богато, красиво, удобно. Жаль, что рельефный руль Астры от себя далеко не отодвинешь — у водителей ростом менее 160 см могут возникнуть проблемы с подбором удобной посадки



Кресла топ-версии Cosmo хороши: комбинированная обивка и мощные боковые валики крепко держат в поворотах



Opel признал ошибку: на новой Астре подрулевые рычажки фиксируемые!



На месте прежнего рычага «ручника» у Астры теперь подстаканник, ниша для мелочовки и маленькая клавиша, управляющая электромеханическим приводом стояночного тормоза

Кандидаты на звание «Лучший head-turner» определились сразу: Opel, Renault и Mazda. А вот Golf и i30 — скромняги. И не беда, что у нас оказался дорестайлинговый Hyundai: обновления в виде иных бамперов незаметны уже с двадцати шагов. Более

существенно, что после рестайлинга мощность мотора поднялась со 122 до 126 л.с., но и без того Hyundai — самый мощный участник теста. По крайней мере «по паспорту».

Самое богатое впечатление оставляет интерьер Астры. Стильные растреды

приборов, глубокие кресла с огромными диапазонами регулировок, эффектные бумеранги дверных ручек, центральная консоль с несметной россыпью кнопок... Порадовало и то, что подрулевые рычажки вновь стали «щелчковыми», а зеркала — крупными. Была бы еще возможность

чуть дальше отодвинуть руль — и к эргономике не придаться.

Тот же недостаток имеет и Hyundai. Но если не обращать внимания на синеву подсветки дисплеев и скукожившуюся за 16 тысяч километров пробега оклейку спиц на баранке, то — вполне! Кожа





кресел хоть и скользкая, но сами кресла рельефны, ручки-кнопочки легко достигаемы, хорош и руль, но... Как-то тоскливо.

А вот в Renault точно не заскучаешь. Ось вращения руля не совпадает с его

геометрическим центром, отчего при вращении руль пританцовывает. Очень эксцентрично, причем в прямом смысле! Выпуклая сердцевина кресла выталкивает тебя так, что развитые валики боковой

поддержки оказываются практически бесполезными: чтобы не выскользнуть в быстром повороте, нужно крепче держаться за руль, а он, подобно мячу для регби, норовит улизнуть. На первых по-

рах потребуют внимания отлого расположенные приборы и нечетная оцифровка спидометра. Словом, не скучно.

Не отличается эмоциональной сдержанностью и Mazda, хотя к ней привыкаешь

Hyundai i30



Mazda 3



Hyundai i30



Mazda 3



Opel Astra



Renault Megane



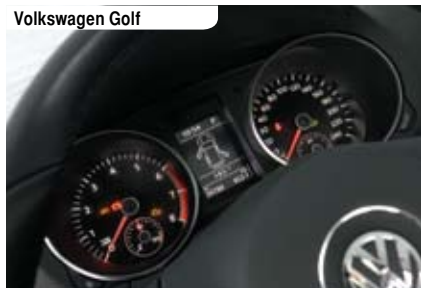
Opel Astra



Renault Megane



Volkswagen Golf

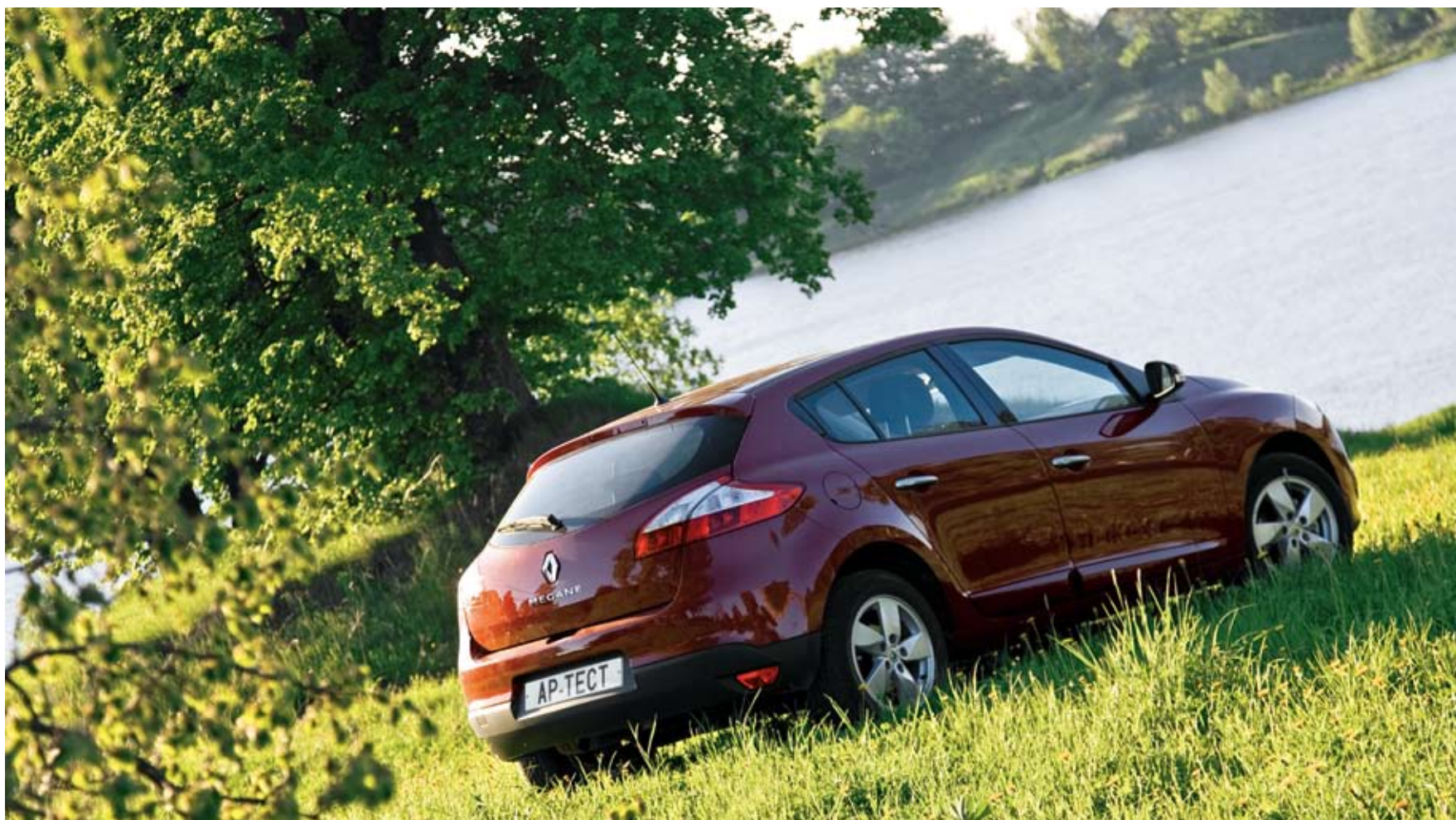


Приборы Мазды и Опеля в окольцованных раструбах эффектнее инструментария Фольксвагена. Но показания быстрее считываешь за рулем Гольфа: Astra напрягает радиальной оцифровкой, а «трешка» — крохотной полоской топливомера. Отлогие шкалы Мегана с нечетной оцифровкой — дань французской традиции. А самый неказистый инструментарий предлагает Hyundai, да еще с раздражающей синюшной подсветкой

Volkswagen Golf



У глубоких бардачков Мазды и Renault есть еще и лоточек на крышке, а перчаточный ящик Опеля двухсекционный: сверху можно положить документы, а в откидную нижнюю часть — все остальное. Hyundai и Volkswagen не балуют такими изысками, но только у Гольфа бардачок оклеен «бархатом»



Hyundai i30



Mazda 3



Opel Astra



Renault Megane



Volkswagen Golf



Раздельный климат-контроль — привилегия топ-версий четырех моделей из пяти. Для i30 он не доступен даже за доплату. Управлять микроклиматом удобнее всего в Астре: все действия отображаются всплывающими символами на большом дисплее

Выпуклая сердцевина кресел Renault выталкивает водителя из объятий валиков боковой поддержки

моментально. Вот только кресло широко для шуплых водителей.

А про салон Гольфа и сказать-то нечего: эталон эргономики!

Все пять автомобилей срываются с места без пробуксовки — ее нет даже при отключенных системах стабилизации (наш Golf не имел ESP). Но первым 100 км/ч набирает не самый мощный (122 л.с.) и самый легкий (1269 кг, минимум на 27 кг легче остальных) Hyundai i30, а Golf: 13,1 против 13,5 секунды. Семь ступеней преселективной коробки DSG все время держат мотор в тону-

се! На Мазде стоит четырехступенчатая «гидромеханика» (столько же ступеней у Renault и Hyundai) — и она отстает от лидера на секунду. У Астры хоть и шесть ступеней, но лишний жирок (Opel почти на 200 кг тяжелее Мазды) и не самый мощный мотор (115 л.с.) увеличивают время разгона до 15 секунд. А почему Megane в нашей комплектации назван словом Dynamique? Mélancolique! Разгон до сотни — за 16,6 секунды. Причем, поверьте, мы не закливаемся на этих «динамометрических» секундах: за пределами полигона — ни обогнать, ни

Точность показаний спидометра

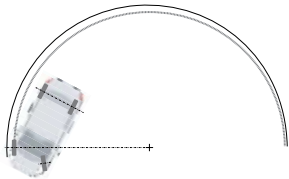
Автомобили	Показания спидометра, км/ч							
	40	60	80	100	120	140	160	180
	Истинная скорость, км/ч							
Hyundai i30	40	59	78	98	117	137	157	—
Mazda 3	37	56	75	95	115	133	152	171
Opel Astra	37	55	73	91	109	127	145	164
Renault Megane	39	57	77	96	116	135	155	—
Volkswagen Golf	37	55	73	92	111	129	149	169



Плавные линии, спокойные цвета. Стильно

Диаметр разворота автомобилей

Автомобиль	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
По следу внешнего переднего колеса, м	10,52	10,39	10,97	10,00	10,05
По внешнему переднему габариту, м	11,19	11,10	11,59	10,68	10,64



ускориться. Так и катишь за грузовиком, поджидая, когда тот сам примет правее. А взбалмошный «автомат» при постоянной скорости то и дело скачет с третьей на четвертую передачу.

Тупит и Opel. Более-менее активная езда сопровождается заунывной песней мотора, раскрученного «под ограничитель». Но прогнозируемость переключений выше, а задержки на действия педали газа уже в рамках разумного.

Mazda живее реагирует на манипуляции правой педалью, коробка работает логичнее. Неплох и Hyundai, но лучше всех — Golf, хотя порой и он нервничает излишней задумчивостью в режиме Drive. Но все вопросы снимает режим Sport.

Останавливаются все пять автомобилей отменно: отличная обратная связь, а тормозной путь — от 41,8 метра у Mazda до 38,2 метра у i30. И это при том, что Hyundai был «обут» в недорогие шины Hankook Optimo. Но еще удивительнее было увидеть на новеньком Гольфе «доисторические» шины Pirelli P6000, уста-

новленные дилером взамен изношенных «конвейерных». Они-то и испортили впечатление от управляемости и акустического комфорта.

Но Golf есть Golf. По прямой идет как танк, не размениваясь на колеи и поперечные укланы. Руль радует идеальной обратной связью. Volkswagen лихо заходит в повороты и азартно ввинчивается внутрь под сброс газа. Если бы не отсутствие на нашем Гольфе системы стабилизации, то можно было бы и не заметить, что на переставке морально устаревшие шины наделили Golf такой склонностью к заносу, что, приблизившись к предельной скорости выполнения маневра, эксперту пару раз не удалось избежать разворота.

А вот у Mazda система стабилизации есть. Но и без помощи электроники «трешка» очень уверенно идет по дуге, при превышении дозволенного предела мягко переходя в скольжение четырьмя колесами. На руль Mazda реагирует живее всех, охотно подыгрывая кормой под сброс газа. Чуть портит впечатле-





Mazda 3 ныряет в повороты с азартом чайки, охотящейся за рыбой, а от заносов ее страхует система стабилизации. Самый заводной автомобиль в квинтете!



Буйство форм и фактур, руль усеян кнопками и переключателями, как на болиде Формулы-1... И все это радует глаз. Можно и не заметить, что в «трешке» пластик напротив водителя жесткий, а напротив пассажира — мягкий

Наиболее просторная галерка у Гольфа: люди ростом 175 см «сами за собой» сидят с 15-сантиметровым зазором над головой и таким же запасом от коленей до мягких спинок передних кресел, лишенных карманов. Несмотря на отсутствие центрального подлокотника (опция), уют на высоте: выверенная форма глубоких ложементов, самый удобный дверной подлокотник, плафоны для чтения, четыре крючка для одежды (у всех остальных — только два), а между передними сиденьями — дефлекторы и выдвигаемые подстаканники. Огорчает лишь развитый центральный тоннель и процесс входа-выхода: мешают массивный порог и самый маленький в квинтете угол открытия задних дверей (70°), принуждающий обтирать одеждой колесную арку. Садиться в Hyundai проще, но салон чуточку теснее, а уюта не ощущаешь: поручня на двери нет, а задники передних кресел жесткие. Opel огорчает задних седоков неестественностью позы: подушка сиденья опущена низко, а положение спинки близко к вертикальному. Простора еще меньше, чем в i30 и Гольфе, а из радостей — плафоны для чтения и карманы в передних креслах. Renault и Mazda теснее всех: колени людей ростом 175 см и выше, севших за богатырем-водителем (185 см), вонзаются в мягкие спинки кресел. Но из них мы бы предпочли более уютный Megane. Подушка заднего дивана Мазды опущена низко, спинка выпуклая, а карман есть только на правом переднем кресле. Посадку в оба автомобиля затрудняют низкий скат крыши и малый зазор между средней стойкой и подушкой заднего сиденья



Паспортные данные

Автомобили	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
Тип кузова	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек	пятидверный хэтчбек
Число мест	5	5	5	5	5
Объем багажника, л	340—1250*	340—1360*	370—1235*	368—1162*	350—1305*
Снаряженная масса, кг	1289	1180	1345	1280	1190
Полная масса, кг	1740	1785	1915	1755	1810
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском	бензиновый, с распределенным впрыском
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1591	1598	1598	1598	1595
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77,0/85,4	78,0/83,6	79,0/81,5	79,5/80,5	81,0/77,4
Степень сжатия	10,5:1	10,0:1	10,8:1	9,7:1	10,5:1
Число клапанов	16	16	16	16	8
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	122/90/6200	105/77/6000	115/85/6000	106/78/6000	102/75/5600
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	154/4200	145/4000	155/4000	145/4250	148/3800
Коробка передач	автоматическая, 4-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	роботизированная, преселективная, 7-ступенчатая
Передаточные числа	I	2,92	2,82	4,58	3,77
	II	1,55	1,50	2,96	1,50
	III	1,00	1,00	1,91	1,00
	IV	0,71	0,73	1,45	0,71
	V	—	—	1,00	—
	VI	—	—	0,75	—
	VII	—	—	—	—
	задний ход	2,48	2,65	2,94	2,46
главная передача		4,62	4,42	3,87	4,48
Привод	передний	передний	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	независимая, пружинная, многорычажная	полузависимая, пружинная, с механизмом Уатта	полузависимая, пружинная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	205/55 R16	205/55 R16	215/50 R17	205/60 R16	195/65 R15
Максимальная скорость, км/ч	183	173	182	180	188
Время разгона 0—100 км/ч, с	12,1	13,1	13,3	13,9	11,3
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,0	10,1	9,8	10,6
	загородный цикл	5,7	6,0	5,6	5,8
	смешанный цикл	6,9	7,5	7,1	7,5
Выбросы CO ₂ , г/км	смешанный цикл	165	149	167	180
Емкость топливного бака, л	53	55	56	60	55
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-91—95	бензин АИ-95	бензин АИ-95

* Со сложенными задними сиденьями
** Для I, II, III и IV передачи/для V, VI и VII передачи/для задней передачи

ние руль: при быстром вращении он «пустеет».

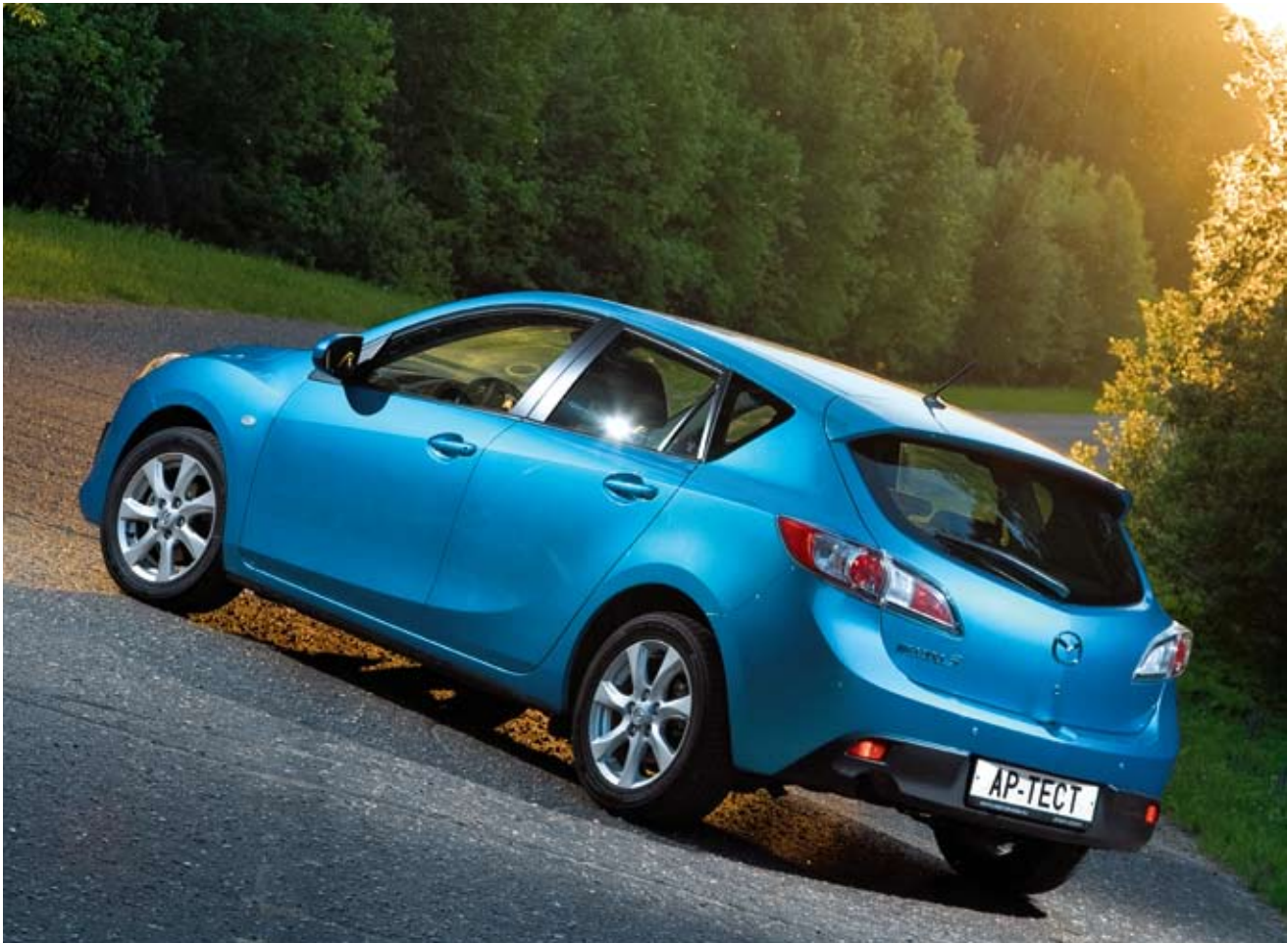
Hyundai утешит подмосковные «авто-баны» не хуже Гольфа. Есть сочное усилие на руле, есть система стабилизации, а диагональной раскачки нет.

Все правильно делает и Opel. Недостает только взаимосвязи по рулю: он вращается словно в киселе.

А Megane заставляет напрягаться уже на прямой. В околонулевой зоне руль то безвольно «проваливается», то наливается усилием в такт поперечным уклонам.



Японское кресло порадует сумоистов — валики боковой поддержки расставлены широко



Hyundai i30



Mazda 3



Opel Astra



Renault Megane



Volkswagen Golf



Прогнозируемость переключений «автоматов» хороша у всех, кроме Renault. Лишь Hyundai не имеет спортивного и ручного режимов, но их с успехом заменяет ограничение по ступеням (режимы «1», «2» и «3»)

В поворотах ощутима диагональная раскачка, а руль становится «ватным». Воистину *Mélancolique*.

Но на разбитых дорогах Megane великолепен! «Мелочовку» он не замечает вовсе, а кочки покрупнее глотает с аппетитным причмокиванием. И только волны покрытия заставляют Megane покачиваться, подобно шлюпке.

Но Astra еще лучше! Пусть неровности фильтруются не столь тщательно, зато никакой болтанки. Мускулистый, крепко сби-

Перфорированная кожа осталась привилегией дорестайлинговых хэтчбеков Hyundai i30

тый и очень комфортный автомобиль!

Golf жестче. Mazda — тоже.

А сильнее других седоков встряхивает Hyundai. Он же и самый шумный: гудит мотор, ноют шины, по аркам стучат камни, а в зеркалах завывает ветер. В Мазде барабанные перепонки напрягаются от барабанной дробы по колесным аркам и шума шин. Opel гораздо тише: разве что при разгоне выделяется безрадостное соло двигателя. В Renault внешние раздражители заглушены отлично, но тем неприят-



Hyundai i30 — автомобиль-хоролист. Чтобы выбиться в отличники, обратная связь по рулю должна быть «чище», а реакция на сброс газа живее



нее истеричные вскрики мотора. В Гольфе мотор порывает более приглушенно, но акустическую картину портят все те же шины Pirelli P6000. Портят настолько, что на шершавом асфальте сидящие сзади перестают слышать водителя!

Однако когда мы суммируем баллы и впечатления, то... Golf, как уже было тонко замечено, есть Golf. Эталон класса — и лидер этого теста! Но цены... В прошлом году был период, когда Golf по соотношению «цена/оснащение» ничем не выделялся среди одноклассников — именно это помогло продать 3211 автомобилей. Но «аттракцион неслыханной щедрости» за-

кончился так же внезапно, как и начался: теперь наш скромно оснащенный Golf стоит аж 834 тысячи рублей!

О том, каково быть нишевым автомобилем, может рассказать Renault Megane предыдущего поколения — всего 52 проданных хэтчбека за весь прошлый год! Новый Megane тоже по-французски красив и комфортабелен, у него куда просторнее багажник... Правда, сзади тесно, управляемость пресная, а динамика вялая. Зато за 643500 рублей здесь есть двухзонный климат-контроль, полный электропакет, датчики света и дождя — таким прекрасным соотношением цены и оснащения

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Автомобили	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
Цена базовой версии, руб.	606900	679000	635900	643500	708940
БЕЗОПАСНОСТЬ					
Количество подушек безопасности	6	6	4	6	7
АБС	+	+	+	+	+
Система динамической стабилизации	П	П	+	О	—
Ксеноновые/биксеноновые фары	—	—/О	—/О	О/—	—/—
Адаптивное головное освещение	—	О	О	О	—
Омыватели фар	—	+	О	О	О
Противотуманные фары	+	П	П	+	О
Утапливаемые подголовники задних сидений	+	+	+	+	+
КОМФОРТ					
Кондиционер	+	+	П	+	О
Однозонный/двухзонный климат-контроль	П/—	—/П	—/О	—/+	—/О
Регулируемая по углу наклона/вылету рулевая колонка	+/П	+/+	+/+	+/П	+/+
Мультифункциональное рулевое колесо	+	+	П	П	О
Отделка рулевого колеса кожей	П	+	О	+	О
Электрообогрев лобового стекла	П*	О	—	—	—
Электропривод и обогрев наружных зеркал	+	+	+	+	+
Электропривод складывания наружных зеркал	П	+	О	П	—
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	—	О	П	П	—
Электростеклоподъемники передние/задние	+/П	+/+	+/О	+/+	+/О
Обивка салона кожей	П	—	—	—	—
Обогрев передних сидений	+	П	О	+	О
Задний центральный подлокотник	П	+	—	+	—
Дистанционный замок багажника (с брелока)	П	—	—	+	+
Дистанционный замок лючка бензобака	+	+	—	—	—
ЭЛЕКТРОНИКА					
CD-проигрыватель	+	+	+	+	О
Навигационная система	—	—	О	—	—
Противоугонная сигнализация	П	—	+	—	—
Датчик освещенности	П	О	П	+	—
Датчик дождя	П	О	О	+	—
Датчик давления в шинах	—	—	—	—	О
Система доступа без ключа и кнопка запуска двигателя	—	—	—	П	—
Маршрутный компьютер	П	+	П	+	+
Круиз-контроль	—	О	П	П	—
Задний радар парковки	—	П	—	—	—
ВНЕШНОСТЬ					
Легкосплавные колеса	П	П	О	П	—
Окраска «металлик»	+	О	О	О	О
ПРАКТИЧНОСТЬ					
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+	+	+
Полноразмерное запасное колесо	докатка	докатка	докатка	+	+
Цена тестируемого автомобиля, руб.	719900	829750	774300	741000	833800
Шины	Hankook Optimo K415 205/55 R16	Nokian Hakka Z 205/55 R16	Hankook Ventus R-S2 215/50 R17	Bridgestone Turanza ER300 205/60 R16	Pirelli P6000 195/65 R15

* Только в зоне покоя щеток стеклоочистителей
(+) Комплектация базовой версии
(—) В базовой комплектации отсутствует
(О) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль
(П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили				
	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
Максимальная скорость, км/ч	166,8	170,1	170,0	160,3	179,7
Время разгона, с	0—50 км/ч	4,4	4,6	4,9	4,6
	0—100 км/ч	13,5	14,1	15,0	13,1
	0—150 км/ч	37,0	37,5	46,5	33,9
	на пути 400 м	19,2	19,5	19,9	19,1
	на пути 1000 м	35,1	35,7	36,6	34,7
	60—100 км/ч (II)	—	8,1	—	—
	60—100 км/ч (III)	—	11,8	8,8	—
	60—100/80—120 км/ч (IV)	—	—/21,7	11,7	—
	80—120 км/ч (V)	—	—	21,4	—
	80—120 км/ч (VI)	—	—	47,5	—
	60—100 км/ч (D)	7,6	8,5	9,5	8,0
	80—120 км/ч (D)	10,7	11,4	13,2	10,8
Выбег, м	с 50 км/ч	563	641	585	732
	130—80 км/ч	881	965	936	1068
	160—80 км/ч	—	—	—	1596
Торможение со скорости 100 км/ч	путь, м	38,2	41,8	39,3	40,3
	замедление, м/с²	10,1	9,2	9,8	9,6



Святая простота! Но почти весь пластик мягкий, как и в родственном хэтчбеке Kia cee'd



Повадки Гольфа благородны без оговорок, но только на хороших шинах. Древние шины Pirelli P6000 наделяют его опасной склонностью к заносу при резких противонаправленных маневрах

может похвастать разве что Ford Focus, бестселлер среди хэтчбеков класса C+, и то с учетом нынешней скидки в 25 тысяч рублей.

А остальные наши подопечные в сравнимой комплектации дорожке — даже Hyundai i30. Но зато это просторный семейный автомобиль с отличной динамикой. И если в прошлом году i30 с результатом в 4774 автомобиля вдвое отставал от своего более доступного братца по имени Kia cee'd (10534 хэтчбека), то сейчас це-

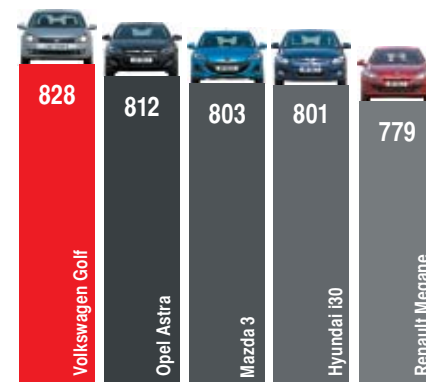
ны почти равные. Добротные машины, пятилетняя гарантия на основные агрегаты... Выбор для тех, кто не страдает снобизмом.

Mazda 3 — автомобиль-эмоция даже в антидрайвовом формате 1.6+«автомат». Но за эмоции надо доплачивать — минимум 50 тысяч рублей по сравнению с равнооснащенным Hyundai i30. А если учесть еще и самую дорогую страховку КАСКО...

Opel Astra с мотором 1.6 — из категории «житейских» автомобилей, на

которых приятно просто ездить. Пусть небыстро (на динамометрической дорожке медленнее Астры только Megane), но не без удовольствия: вторая ступень нашего подиума после Гольфа. Причем предыдущая Astra была популярна даже на излете карьеры — 6352 пятидверных хэтчбека в прошлом году. А новая заметно комфортнее, удобнее — и лишь немногим дорожке, чем Hyundai i30 и Megane. Такое серебро вполне тянет на золото. □

Экспертные оценки Авторевю



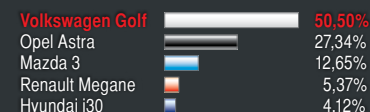
За рулем Гольфа «криво» припарковаться может только наш фотограф Шумахер, и то — только для съемки: не иначе нарочитая правильность вызывает протестное настроение



В кресло Фольксвагена водитель почти любой комплекции вкладывается, как дорогая авторучка в мягкий ложемент пенала, — плотненько

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 25508 человек

Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили					Почему?
		Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf	
Эргономика	200	170	165	155	155	175	Golf безупречен. Megane огорчает неудобным сиденьем и изрядным эксцентриситетом руля. Hyundai обеспечивает отличный обзор, у Фольксвагена маловаты зеркала, у Мазды и Renault мал проем заднего окна, а водителю Опеля мешают массивные передние стойки с «подпорками» и распашные дворники
Рабочее место водителя	100	80	85	80	75	90	
Обзорность	100	90	80	75	80	85	
Динамика	310	270	270	260	240	265	Volkswagen разгоняется быстрее всех, Hyundai и Mazda отстают лишь чуть-чуть, а Renault и Opel набирают ход ощутимо медленнее. Тормозной путь i30 и Астры самый короткий, а обратная связь хороша у всех машин. Управляемость Мазды азартна и надежна, Golf подводит отсутствие ESP, а Megane расстраивает невнятным рулевым управлением
Разгонная динамика	100	80	80	75	65	85	
Тормозная динамика	110	105	100	105	100	100	
Управляемость	100	85	90	80	75	80	Лучше других колдобины сглаживают Opel и Renault, мускулистая подвеска Фольксвагена потряхивает сильнее, Mazda еще жестче, а наименее комфортен Hyundai. Аналогичен расклад и по акустическому комфорту. Все автомобили, кроме i30, были оснащены отдельным климат-контролем
Ездовой комфорт	270	190	205	225	220	215	
Плавность хода, виброзащита	100	70	75	85	85	80	
Акустический комфорт	90	60	65	75	70	70	Volkswagen и Hyundai наиболее радушны к пассажирам, а Mazda и Renault огорчают не только теснотой, но и неудобством входа-выхода: голову надо беречь от удара о низкую крышу, а ноги приходится протискивать. Зато багажники у «трешки» и Мегана самые вместительные, но у первой задний бампер выпирает сверх меры, а у второго он чрезмерно высок. Изрядная часть правильного грузового отсека Гольфа отдана под полноразмерную запаску. Благодаря двойному полу багажника Astra выигрывает в трансформации
Микроклимат	80	60	65	65	65	65	
Комфорт салона	220	171	163	172	164	173	
Пассажирские места	80	63	53	58	54	65	
Багажник	70	55	57	55	57	53	
Трансформация салона	70	53	53	59	53	55	
Суммарный балл	1000	801	803	812	779	828	



Кроме Гольфа предложить такую роскошь, как полноразмерная запаска, в нашем квинтете может только Renault Megane

Больше всего скарба можно накладывать в Renault и Мазду, но придется именно кидать: у первого погрузочная высота, как у внедорожника, — 765 мм, у второй — массивный бампер. По «литражу» в кубиках VDA отсеки Астры и i30 ничуть не хуже, но чемоданов и сумок в них помещается меньше. Однако пользоваться удобнее: Hyundai радует самой маленькой погрузочной высотой. Бампер Опеля нескромно выпирает (как и маздовский), но крючков для сумок в багажнике Астры столько, сколько у всех остальных машин вместе взятых. Самый скромный объем багажника Гольфа компенсирован полноразмерной запаской и пенопластовым вкладышем с отсеками для всякой всячины. По трансформации лидирует Opel — только его двойной пол образует с откидными несимметричными спинками заднего сиденья ровную грузовую площадку. Сиденья Астры, Гольфа и «трешки» складываются в одно движение, а Megane и i30 заставляют предварительно повозиться еще и с откидыванием подушек

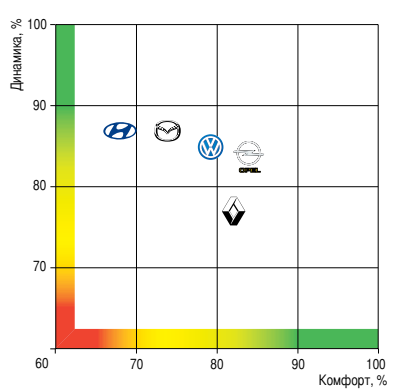


Диаграмма показывает соотношение важнейших, но порой конфликтующих качеств автомобилей — динамики и ездового комфорта. Для наглядности мы выделили три зоны: красную (автомобиль не удовлетворяет требованиям потребителя), желтую (удовлетворяет в основном) и зеленую (удовлетворяет полностью). Ось Динамика 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)

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)



Hyundai i30

Mazda 3

Opel Astra

Renault Megane

Volkswagen Golf

«Лосиный тест»

Наивысшую предельную скорость на «переставке» показала Mazda 3 — 83,7 км/ч, лишь на 1,3 км/ч ниже результата аналогичного седана, испытанного в прошлом году (AP №22, 2009). Все, что требовалось от эксперта, — в требуемом темпе вращать руль. Все остальные заботы пресекала система стабилизации. Она пресекала заносы и одновременно гасила скорость. Из пяти добровольцев с заданием не справился только один: его сбил с толку неожиданный провал усилия на руле.

Hyundai i30 с результатом 83,1 км/ч отстал от Мазды всего на 0,6 км/ч. По дости-

жении предельной скорости автомобиль косил конуса в сносе. С той же проблемой на скорости 65 км/ч столкнулись и двое добровольцев: автомобиль вяло реагировал на действия рулем и они сшибли воображаемого лося.

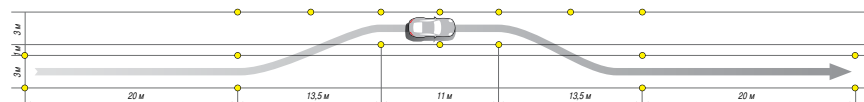
Система стабилизации Астры начинала бороться за устойчивость автомобиля только после корректирующих действий водителя. Эта задержка позволяла испытателю вести автомобиль с небольшим заносом. Чем выше скорость, тем больше был угол заноса. Чисто выполнить маневр удалось на скорости 80,8 км/ч, а затем занос достигал такой величины, что авто-

мобиль сбивал конуса как на «встречной», так и на «своей» полосе. Между тем все пять водителей выполнили маневр с единственной попытки на скорости 65 км/ч — уровень взаимопонимания с автомобилем отличный.

За рулем Renault испытателя поначалу ошарашило отсутствие реактивного усилия на руле — при резком вращении руль просто «проваливался». С ростом скорости автомобиль или безвольно скользил в снос, или, если эксперту удавалось объехать препятствие, уходил в глубокий занос. Система стабилизации помогала его гасить, но совместных усилий электроники и испы-

тателя хватило лишь до 79,6 км/ч. Но только один волонтер из пяти накатил конусов, попеняв на неинформативный руль.

Golf единственным из нашего квинтета не имел системы стабилизации: предельная скорость составила всего 74,9 км/ч. Неважно проявили себя и шины Pirelli P6000. Поначалу автомобиль шел как по рельсам, радуя рафинированной обратной связью, но с ростом скорости так резко срывался в занос, что дело подчас оканчивалось разворотом. На скорости 65 км/ч только один водитель не справился с заданием, неверно выбрав траекторию.



Испытание «Аварийная ситуация» позволяет оценить надежность управления автомобилем при объезде внезапно возникшего препятствия. В серии заездов эксперт определяет предельную скорость выполнения маневра, а пять водителей, уже познакомившись с автомобилями в штатных режимах движения, на скорости 65 км/ч с первой и единственной попытки пытаются объехать «лося» и вернуть машину на свою полосу.

Максимальная скорость выполнения «Лосиного теста», км/ч

Автомобиль	Скорость
Hyundai i30	83,1
Mazda 3	83,7
Opel Astra	80,8
Renault Megane	79,6
Volkswagen Golf	74,9

«Лосиный тест» с первой попытки на скорости 65 км/ч

Автомобиль	Маневр выполнили
Hyundai i30	3 водителя из 5
Mazda 3	4 водителя из 5
Opel Astra	5 водителей из 5
Renault Megane	4 водителя из 5
Volkswagen Golf	4 водителя из 5

Свет

Ночная съемка автомобилей с одной и той же точки дает представление об эффективности фар. Mazda и Opel были оснащены биксеноновыми фарами, у Renault газоразрядными были только лампы ближнего света, а Hyundai и Volkswagen довольствовались обычными «галогенками». Увереннее других в ночи чувствуешь себя за рулем Астры: ближний свет «бьет» на 130 метров вдоль обочины и не слепит встречных водителей. «Ксенон» ближнего света Мазды не столь хорош: пешеход в 80 метрах от автомобиля освещен лишь наполовину. А вот i30 и Megane

подсвечивают только его ботинки. Golf с «галогенками» слеп, как новорожденный котенок: ближний свет выхватывает из темноты лишь 48 метров обочины.

Дальний свет хорош у всех, кроме Гольфа: фары хоть и освещают пешехода в 160 метрах от автомобиля, но пучок тускл.

Во время фотосъемки в автомобилях находился только водитель, корректоры галогенных фар установлены в «нулевое» положение, у ксеноновых фар регулировка автоматическая

Ближний свет. Пешеход стоит в 80 метрах от автомобиля



Дальний свет. Пешеход стоит в 160 метрах от автомобиля



Все пять автомобилей в разное время удостоились высшей оценки в пять звезд от комитета EuroNCAP, но базовое оснащение средствами безопасности у машин для России разное. Например, крепления Isofix для детских кресел и ABS есть «в базе» у всех машин, но систему стабилизации «по умолчанию» имеет только Astra — покупатели остальных моделей вынуждены за нее доплачивать. У Гольфа семь подушек безопасности, у Мазды и Hyundai — шесть (нет коленной подушки для водителя), базовая Astra лишена занавесок безопасности, а у «голового» Мегана с «механикой» в России и вовсе есть только две фронтальные подушки.

Hyundai i30 и Renault Megane прошли краш-тесты еще до введения в 2009 году новых правил подсчета баллов, но кресла обоих позже были подвергнуты дополнительным стендовым испытаниям — уровень защиты позвоночника при наезде сзади в обоих случаях оказался средним (2,2 и 2,4 балла из

четырёх возможных соответственно). «Француз» чуть лучше защищает взрослых седоков и при других типах столкновений: даже после доработок передней панели в 2007 году «кореец» получил штраф за ее травмоопасность, плюс «желтые» нагрузки на брюшную полость водителя при боковом ударе. Защита малолетних пассажиров в креслах Britax Roemer Baby Safe и Duo Plus у i30 и Мегана на четыре звезды из пяти. О безопасности пешеходов Hyundai работает немного лучше — у него более «податливые» бампер и капот, хотя оба автомобиля заработали по две звезды из четырех.

Mazda 3, Opel Astra и Volkswagen Golf испытывались уже по новой методике EuroNCAP 2009 года. Golf и Astra обеспечивают отличную защиту водителя и переднего пассажира, а вот у Мазды при ударе в бок не полностью раскрылась занавеска безопасности. Кроме того, японские кресла хуже немецких защищают позвоночник при наезде сза-

ди: «трешка» заработала 2,5 балла из четырех возможных против 3,3 балла у Гольфа и 3,7 балла у Астры. Малолетних пассажиров трио защищает одинаково хорошо (на 84%), но если Opel и Mazda проходили испытания с креслами Britax Roemer Baby Safe и Duo Plus, то в салоне Гольфа были установлены детские сиденья Bobsy G0/1. Пешеходная безопасность Гольфа проработана на отлич-

но, а вот у Опеля и Мазды передние кромки капота почти такие же жесткие, как у Hyundai. За превентивную безопасность все три хэтчбека заработали пять баллов из семи — до максимума не хватает только ограничителей скорости и сигнализаторов о непристегнутых ремнях на заднем ряду.



Hyundai i30*	★★★★★
Пассивная безопасность	33,6 балла (91%)
Фронтальный краш-тест	13 баллов (81%)
Боковой краш-тест	15,6 балла (98%)
Удар о столб	2 балла (100%)
Удар сзади	2,2 балла (55%)
СНРБ**	3 балла (100%)
Защита пассажиров-детей	38 баллов (78%)
Защита пешеходов	14 баллов (39%)
Снаряженная масса	1246 кг

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



Mazda 3*	★★★★★
Пассивная безопасность	30,8 балла (86%)
Фронтальный краш-тест	15,3 балла (96%)
Боковой краш-тест	7,5 баллов (94%)
Удар о столб	5,5 балла (69%)
Удар сзади	2,5 балла (63%)
Защита пассажиров-детей	41 балл (84%)
Защита пешеходов	18,2 балла (51%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)
Снаряженная масса	1257 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2009 года



Opel Astra*	★★★★★
Пассивная безопасность	34,1 балла (95%)
Фронтальный краш-тест	15,1 балла (94%)
Боковой краш-тест	8 баллов (100%)
Удар о столб	7,3 балла (91%)
Удар сзади	3,7 балла (93%)
Защита пассажиров-детей	41,1 балла (84%)
Защита пешеходов	16,4 балла (46%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)
Снаряженная масса	1318 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2009 года



Renault Megane*	★★★★★
Пассивная безопасность	36,8 балла (99%)
Фронтальный краш-тест	15,8 балла (99%)
Боковой краш-тест	16 баллов (100%)
Удар о столб	2 балла (100%)
Удар сзади	2,4 балла (60%)
СНРБ**	3 балла (100%)
Защита пассажиров-детей	39 баллов (80%)
Защита пешеходов	11 баллов (31%)
Снаряженная масса	1292 кг

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



Volkswagen Golf*	★★★★★
Пассивная безопасность	34,7 балла (97%)
Фронтальный краш-тест	15,7 балла (98%)
Боковой краш-тест	8 баллов (100%)
Удар о столб	7,7 балла (96%)
Удар сзади	3,3 балла (83%)
Защита пассажиров-детей	41 балл (84%)
Защита пешеходов	21,9 балла (61%)
Превентивная безопасность	5 баллов (71%)
Снаряженная масса	1190 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2009 года

КАСКО

Дмитрий ДРОБИШЕВСКИЙ

Чтобы узнать, в какую сумму обойдется страховой полис КАСКО на наши машины, мы, как всегда, обратились в несколько страховых компаний — в референсный Ингосстрах, где страхуют практически любые автомобили и предлагают максимум услуг, и к страховщикам, рекомендованным дилерами.

Выгоднее всего страховать Volkswagen Golf — полис КАСКО в Военно-страховой компании (ВСК) обой-

дется всего в 5% от цены автомобиля. Немногим дороже (5,4%) застраховать Hyundai i30 в Ингосстрахе, причем полис выгоднее оформлять именно в офисе страховой компании, а не в салоне дилера. Меган и Астру страхуют за 6,3—6,6 %, а самым дорогим будет спокойствие владельцев Мазды: даже в ВСК просят 7,7%, а тариф Ингосстраха иначе как грабительским не назовешь — 13%!

Зато услуги аварийного комиссара в Ингосстрахе для владельцев Мазды бесплатны — для остальной четверки машин за них нужно доплатить 3000—4400 рублей. Скидка за безаварийную езду — от пяти до 25 процентов. И только по трехмесячной рассрочке платежа условия у всех схожи: доплата за нее в Ренессансе составляет всего 1% от цены страховки, а в остальных компаниях она бесплатна.

Цены и условия страхования КАСКО *

Автомобили	Hyundai i30		Mazda 3		Opel Astra		Renault Megane		Volkswagen Golf	
Страховые компании	Ингосстрах	Ингосстрах	Ингосстрах	ВСК	Ингосстрах	Согласие	Ингосстрах	Ренессанс	Ингосстрах	ВСК
Цена тестируемого автомобиля, рублей	606900		679000		635900		643500		708940	
Цена базового полиса, в % от цены автомобиля*	5,4	5,4	13,0	7,7	6,4	6,3	6,6	6,3	6,1	5
Цена базового полиса, рублей	32773	32773	88270	52283	40698	40062	42471	40541	43245	35447
Оплата полиса в рассрочку	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Повышение цены на 1%	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены	50% при оформлении, 50% через 3 месяца. Без повышения цены
Скидка за безаварийную езду, % в год	25	25	25	5	25	15	25	10	25	5
Расчет износа автомобиля за первый/второй/третий год эксплуатации, %	20/10/10	20/10/10	20/10/10	10/10/10	20/10/10	15/12/12	20/10/10	20/15/1	20/10/10	10/10/10
Территория покрытия базового полиса	РФ и СНГ	РФ и СНГ	РФ и СНГ	РФ. СНГ — опция	РФ и СНГ	РФ. СНГ — опция	РФ и СНГ	РФ и СНГ	РФ и СНГ	РФ. СНГ — опция
Риски покрываемые вне территории РФ	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Угон и ущерб	Ущерб
Дополнительные услуги, включенные в стоимость полиса	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Предоставление аварийного комиссара	Нет (предоставление аварийного комиссара — 4400 руб.)	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Предоставление аварийного комиссара	Нет (предоставление аварийного комиссара — 3000 руб.)	Нет (предоставление аварийного комиссара — 4400 руб.)

* Тарифы для Москвы и Московской области для страхователей в возрасте 31 года и имеющих водительский стаж 11 лет

** Членами СНГ в страховых компаниях на 26 мая 2010 года считались следующие страны: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина

Обзорность

Лучшую обзорность обеспечивает Hyundai: высокая посадка способствует уверенному чувству габаритов, зеркала крупные, ничем не перегороженный проем заднего окна высок и широк, а стойки самые тонкие — суммарный угол «слепых» зон всего 82°.

У Гольфы он чуть больше, но водительский двор-

ник прижимается вплотную к левой стойке, поэтому субъективно «немец» и «кореец» одинаково «прозрачны». Огорчают куцые зеркала — самые маленькие во всем квинтете. Суммарный угол обзора в Мазде и Renault существенно, почти на десять градусов, меньше: 268,5° и 267° соответственно. А субъективно стойки лобо-

вого стекла «трешки» кажутся толще, чем на самом деле. Зеркала у обоих хороши по площади, но у Меганы они огорчают большой искажающей секцией, а у Мазды — формой: у многоугольника отсечены самые важные, ближние к водителю секции. А самая серьезная претензия к Мегану и «трешке» — крохотный проем заднего окна.

У Астры самый маленький угол обзора (266,5°), сильно наклоненные стойки лобового стекла с «подпорками» и «утолщающие» их в непогоду на пять сантиметров распашные дворники. А три крупных зеркала имеют различные диоптрии — правильно оценить дистанцию крайне сложно!

Hyundai i30



Mazda 3



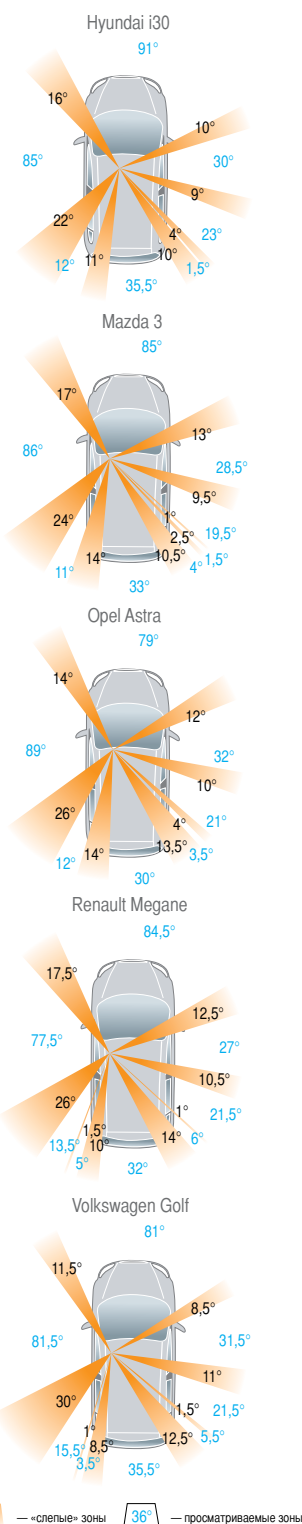
Opel Astra



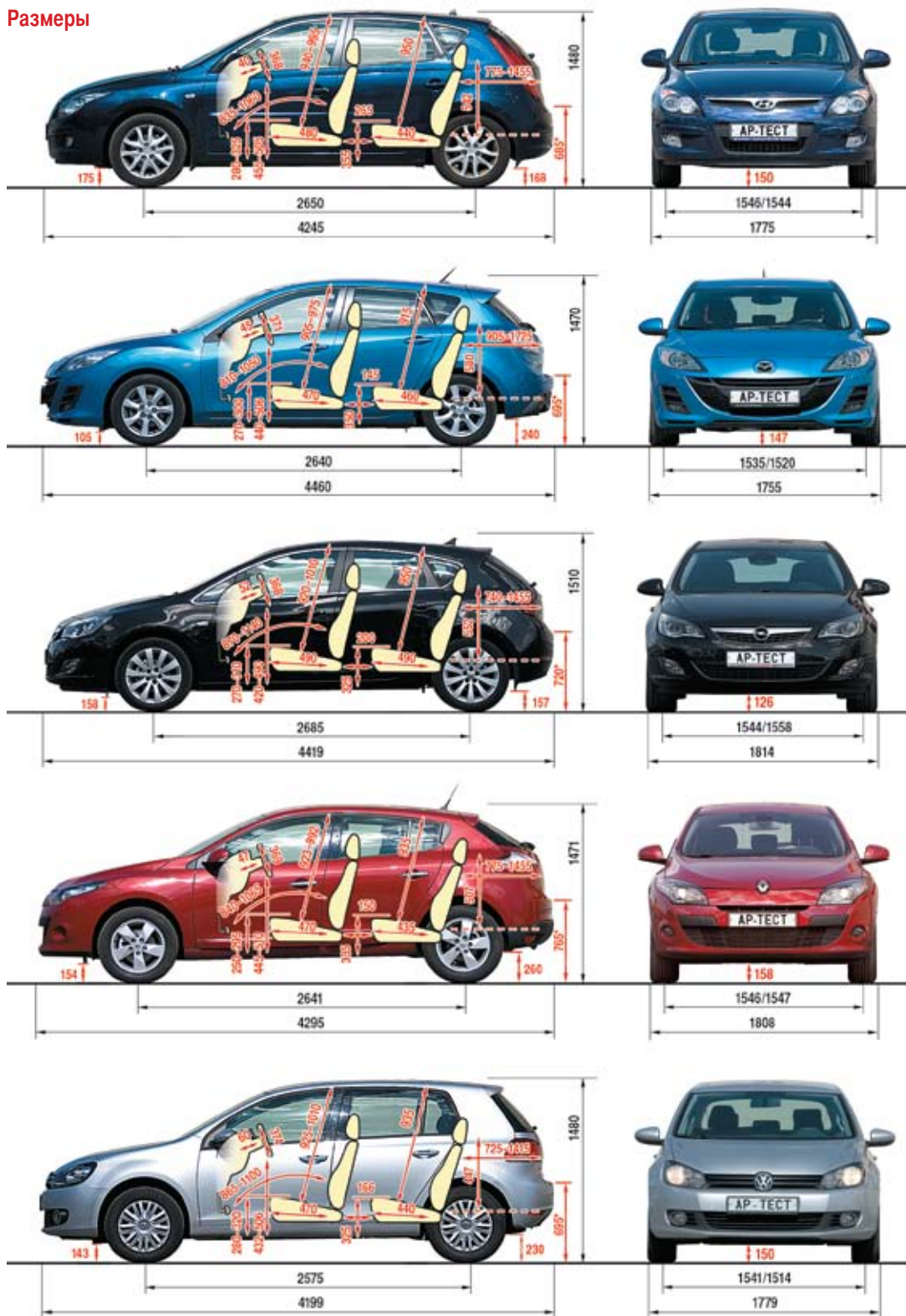
Renault Megane



Volkswagen Golf

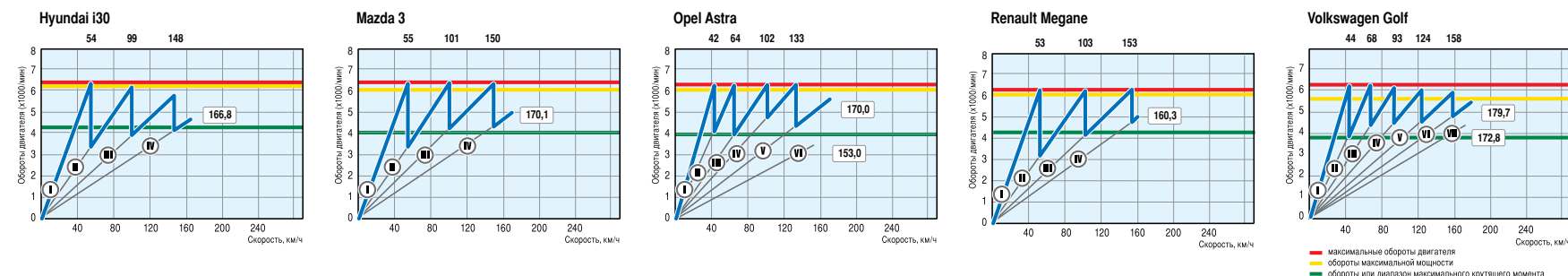


Размеры



Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю
* Погрузочная высота

Графики разгона



Что почем?*

Обновленный **Hyundai i30** — один из наиболее доступных хэтчбеков гольф-класса с мотором 1.6 л и «автоматом»: 628900 рублей за машину с шестью подушками безопасности, АБС, кондиционером, подогревом передних сидений, передними электростеклоподъемниками, CD-проигрывателем, зеркалами с электроприводом и подогревом (версия с «механикой» на 38 тысяч рублей дешевле). Это на семь тысяч меньше, чем просят за аналогичный Kia cee'd с задними электростеклоподъемниками. А самый дорогой Hyundai i30 с системой стабилизации, климат-контролем, полным электропакетом и легкосплавными колесами стоит 716900 рублей. В мае почти столько же стоил наш дореформенный хэтчбек (модернизированные машины мощнее на 4 л.с. и отличаются слегка измененными бамперами и декором интерьера) в исполнении Style с кожаным салоном, но такие машины в Россию уже не поставляются.

Выбор модификаций в России небогат: альтернатива — только дорестайлинговая версия 1.4 (109 л.с.) с «механикой» (539900 рублей).

Гарантия — пять лет или 120000 км, но эти условия распространяются только на коробку передач и двигатель без навесного оборудования. «Расширенная» гарантия действует в течение трех лет или 100000 км пробега, но и здесь масса ограничений. Под условия гарантии не попадают фильтры, приводные ремни (кроме ремня ГРМ), свечи, ведомый диск сцепления, тормозные колодки, щетки стеклоочистителей, лампы и плавкие предохранители. А гарантия на тормозные диски, аккумуляторную батарею, втулки стабилизаторов, прокладки различных типов (кроме прокладки головки блока цилиндров), сальники и другие эластичные уплотнения — всего один год или 20000 км пробега.

Продажей автомобилей Hyundai занимаются 118 дилерских центров в 69 городах России.

Opel Astra с двигателем 1.6 (115 л.с.) и «автоматом» за 635900 рублей лишь немногим дороже «корейца», но оснащен гораздо беднее: нет ни кондиционера, ни занавесок безопасности, ни подогрева сидений и противотуманных фар. Зато есть система стабилизации! За кондиционер, круиз-контроль, датчик света и противотуманные фары доплата составит 26 тысяч рублей. А наш хэтчбек с двухзонным климат-контролем, навигационной системой, биксеноновыми фарами, легкосплавными колесами и подогревом передних сидений стоит 774300 рублей, дороже чем «базовая» Astra 1.6 Turbo (180 л.с.) с «автоматом» за 738900 рублей.

Цены на модификации с «механикой» начинаются с 569900 рублей за пятидверку с мотором 1.4 (100 л.с.). Opel Astra 1.6 (115 л.с.) стоит 605900 рублей, а автомобиль с двигателем 1.4 Turbo (140 л.с.) — 649900 рублей. В наличии у дилеров машин пока мало, причем почти все они — с атмосферными моторами. Срок поставки на заказ — три месяца.

Гарантия — два года без ограничения пробега. Она не распространяется на тормозные колодки и диски, ведомый диск сцепления, приводные ремни, свечи зажигания и щетки стеклоочистителей.

Продажей автомобилей Opel занимаются 127 дилерских центров в 69 городах России.

Renault Megane (1,6 л, 106 л.с.) с «автоматом» за 643500 рублей немногим дороже i30 и Астры, но оснащению «француза» могут позавидовать автомобили классом выше: шесть подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, CD-проигрыватель, полный электропакет, подогрев передних сидений, датчики света и дождя, противотуманные фары. Megane с легкосплавными колесами, круиз-контролем, системой бесключевого доступа и кнопкой запуска

двигателя стоит 674500 рублей. Близкая по оснащению топ-версия Hyundai i30 (правда, с ESP) дороже на 41400 рублей! В нашем тесте участвовал хэтчбек с системой стабилизации, ксеноновыми фарами, «продвинутой» аудиосистемой Arkamys и окраской «металлик» — 741 тысяча рублей. Megane с «механикой» можно купить за 559500 рублей. Все версии есть в свободной продаже.

Гарантия — три года или 100000 км пробега, но она не распространяется на свечи зажигания, приводные ремни, тормозные диски и колодки.

Продажей автомобилей Renault занимаются 116 дилерских центров в 73 городах России.

Хэтчбек **Mazda 3** с двигателем 1.6 (105 л.с.) и автоматической коробкой передач куда дороже i30, Астры и Мегана — минимум 679 тысяч рублей за версию, аналогичную базовому «корейцу» за вычетом подогрева сидений. А Mazda 3 с двухзонным «климатом», системой стабилизации, подогревом передних сидений, задним парктроником, противотуманными фарами и легкосплавными колесами стоит 739 тысяч рублей. Наш хэтчбек с «биксеноном», электрообогревом лобового стекла, круиз-контролем, датчиком дождя и окраской «металлик» тянет на 830 тысяч рублей. Mazda 3 с механической коробкой передач стоит минимум 619 тысяч рублей. Машины есть в наличии, но поставки «трешек» с двухлитровыми 150-сильными моторами приостановлены.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Ограничения минимальны и распространяются на заправку кондиционера хладагентом, аккумуляторную батарею и регулировочные операции (углы установки и балансировку колес, регулировку тросового привода управления автоматической трансмиссией, натяжение поликлинового ремня, петель и замка капота, пятой двери и т.д.).

Продажей автомобилей Mazda занимается 51 дилерский центр в 35 городах России.

Volkswagen Golf дорог: цены на пятидверную версию с двигателем 1.6 (102 л.с.) и преселективным «роботом» DSG только начинаются с 708940 рублей за «голый» автомобиль с АБС и неполным электропакетом (нет задних электростеклоподъемников). Зато подушек безопасности аж семь! А все остальное, включая кондиционер, — в длинном списке опций. Даже относительно скромное оснащение нашего хэтчбека цвета «металлик» с двухзонным климат-контролем, CD-проигрывателем, подогревом передних сидений, задними электростеклоподъемниками и противотуманными фарами подняло его цену до 833800 рублей. Аналогичная Mazda 3, но с легкосплавными колесами, парктроником и системой стабилизации обошлась бы на 95 тысяч рублей дешевле!

Еще есть пятидверка Volkswagen Golf 1.4 TSI (122 л.с.) с таким же роботом DSG, но она еще дороже — от 798 тысяч рублей. Самый простой пятидверный хэтчбек с механической коробкой передач и мотором 1.6 стоит 637 тысяч рублей, а на покупке трехдверки можно сэкономить 24940 рублей. Подходящий автомобиль можно найти в наличии у дилеров, а срок поставки на заказ — около трех месяцев.

Гарантия — два года без ограничения пробега, но она не распространяется на свечи зажигания, тормозные колодки и диски, фрикционные накладки диска сцепления, лампы накаливания, щетки стеклоочистителя и шины.

Продажей автомобилей Volkswagen занимаются 87 дилерских центров в 54 городах России.

* Все цены указаны по состоянию на 14 июня 2010 года

Стоимость проведения регламентного техобслуживания с расходными материалами и запчастями, руб.

Плановое обслуживание	Автомобили				
	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
Цена нормо-часа	—	—	1920	1500	1800
15000	8070	7700	7430	8999	7500
30000	8992	12100	12540	8999	17000
45000	10185	8500	7430	8999	7500
60000	11192	12600	17200	21998	17000
75000	8070	10300	7430	8999	7500
90000	12915	13000	12540	10499	23000
Итого	59424	64200	64570	68493	79500

Ориентировочные цены на оригинальные запчасти у дилеров в Москве, руб.

Запчасти	Автомобили				
	Hyundai i30	Mazda 3	Opel Astra	Renault Megane	Volkswagen Golf
Фильтр масляный	233	560	417	398	509
Фильтр топливный	833	26360*	23000*	613	1634
Фильтр воздушный	700	980	800	935	1708
Фильтр салонный	1464	1400	1713	2215	1033
Свеча зажигания	130	203	340	275	411
Колодки передние	2970	4071	4926	3116	4090
Колодки задние	2654	3960	5100	3116	2983
Амортизатор передний	5360	5585	7747	4300	3500
Амортизатор задний	4400	7006	3652	4800	3500
Фара передняя	8638	36590	15570	19500	3500
Фонарь задний	8400	12000	6500	5200	3800
Крыло переднее	5257	8610	6914	7200	4000
Бампер передний	10300	16400	22275	19540	17500
Капот	14200	18800	18390	16079	15900
Лобовое стекло	19100	35300	16608	14414	16100

* В сборе с топливным насосом

Альтернатива

В ценовой категории до 900 тысяч рублей выбор пятидверных хэтчбеков гольф-класса с автоматической трансмиссией очень широк. Интересно, что у российских дилеров еще есть запасы автомобилей Subaru Impreza и Honda Civic 2009 года выпуска, а дилеры Фиата и вовсе распродают машины двухлетней давности, но цены трудно назвать бросовыми.

Автомобиль	Двигатели	Коробка передач/ количество ступеней	Диапазон цен*, руб.	Подробности
Chevrolet Lacetti	1.6 (109 л.с.)	автоматическая/4	519020—553370	AP №10, 2010
Citroen C4	1.6 (120 л.с.)	автоматическая/4	588500—776000	AP №9, 2009
Fiat Bravo	1.4T (120 л.с.)	роботизированная/6	620000—786750	AP №9, 2009
Ford Focus	1.6 (100 л.с.), 2.0 (145 л.с.)	автоматическая/4	582400—824650	AP №22, 2009
Honda Civic	1.8 (140 л.с.)	роботизированная/6	849600—941050	AP №7, 2008
Kia cee'd	1.6 (122 л.с.), 2.0 (143 л.с.)	автоматическая/4	635900—725900	AP №5, 2010
Mitsubishi Lancer Sportback	1.8 (143 л.с.)	вариатор	749000	AP №13—14, 2007
Nissan Tiida	1.6 (110 л.с.)	автоматическая/4	585000—708000	AP №22, 2007
Peugeot 308	1.6 (120 л.с.), 1.6T (140 л.с.)	автоматическая/4	636000—1226600	AP №9, 2009
	1.6TD (110 л.с.), 2.0TD (136 л.с.)	автоматическая/6	698300—1269300	
Seat Leon	1.8T (160 л.с.)	роботизированная/7	769990—1146630	AP №12, 2009
Skoda Octavia	1.6 (102 л.с.)	автоматическая/6	629000—819600	AP №21, 2008
	1.4T (122 л.с.), 1.8T (160 л.с.)	роботизированная/7	775000—849600	
Subaru Impreza	1.5 (107 л.с.)	автоматическая/4	690900—756200	AP №2, 2008
Toyota Auris	1.6 (132 л.с.)	роботизированная/6	848000—906000	AP №9, 2009

* По состоянию на 1 июня 2010 года