

Украинский рынок минивэнов сформировался благодаря одной-единственной модели — семиместному однообъемнику Mitsubishi Grandis, который на протяжении нескольких лет занимал больше половины рыночной ниши «имени себя». Но недавно Грандис сняли с производства и... И мы схватились за голову!

Когда у ворот редакции появилась новенькая Mazda 5, оказалась, что ее не с чем сравнивать. Длиннобазный Renault Grand Scenic у нас так и не начали продавать, семиместный Citroen C4 Grand Picasso практически исчез из украинских автосалонов, а Ford S-Max и Ford Galaxy в пору заносить в Красную книгу. Пришлось скрестить по сусекам и, отступая от наших канонов, собирать до кучи не столько прямых конкурентов, сколько «альтернативщиков», в роли которых выступили Seat Altea XL, Citroen C4 Picasso и... Peugeot 3008, который неплохо зарекомендовал себя в сравнительном тесте легких кроссоверов.

Максим КАДАКОВ, Сергей ЛАВРИНЕНКО
Фото Сергея МАМИНА



Пришла беда — открывая ворота! Mazda 5 к нам поставляется только с двигателем 2.0 (144 л.с.) и только с пятиступенчатым «автоматом». Французские машины попали к нам «упакованными» — обе с турбодвигателем 1.6 THP (156 л.с.). И если Citroen C4 Picasso оснащен шестиступенчатым «роботом» Sensodrive, то на Peugeot 3008 — шестиступенчатая «механика». Seat Altea XL — тоже с «механикой» (пятиступенчатой), но под капотом урчит дизельный двигатель 1.9 TDI (105 л.с., 250 Нм). В общем, по моторам-коробкам — разброд и шатание.

Но если подходить к вопросу выбора автомобиля с семейно-прагматических позиций, то катастрофы нет. Главное ведь что? Бюджет! Кричаще «небюджетным» в этой компании оказался только «дофаршированный» дилером Peugeot 3008 за 281920 грн. Но если не заказывать некоторые «пижонские» опции, которые не влияют на основные свойства автомобиля (стеклянную крышу, DVD-систему и т.д.), то 3008 с эти же силовым агрегатом обойдется в 221120 грн. Тогда вилка будет такой: от 208720 грн за Citroen C4 Picasso до 237200 грн за нашу Mazda 2010 года выпуска — такие машины еще есть у дилеров. Дизельный Seat — в середине.

Знаток вспоминает, что Mazda 5 прошлого поколения (см. AP №4, 2010) была подороже и побогаче. Верно: теперь комплектация у Мазды попроще, потому цены приятнее — особенно на «прошлогодние» экземпляры. Самая же «свежая» Mazda 5 в топовой комплектации High стоит 253100 грн.

Но она хороша! Мы говорим уже не про цену, а про саму машину. Новая мордашка с широченной улыбкой, волнительные подштамповки на боковинах кузова, но при этом — те же габариты и та же структура крыши. По сути, новая «пятерка» представляет собой глубокий рестайлинг модели прошлого поколения.

В салоне тоже все привычно: обилие жесткого пластика, возвышающийся на подиуме рычаг «автомата», «дополнительные» окошки в передних дверях... Но приборы теперь — более стильные, с индивидуальными колодцами, а расположенный под центральным козырьком дисплей маршрутного компьютера засиял алой подсветкой вместо прежней зеленой.

Фирменная компоновка салона Karakuri не претерпела изменений: здесь три ряда сидений, причем задние места за ненадобностью складываются вровень с полом багажника. Если немного сдвинуть вперед средний ряд (максимальный ход по салазкам — аж 270 мм!), то на «багажных» местах с относительным комфортом смогут усесться даже взрослые — места над головой хватит людям ростом до 180 см. Ну а в среднем ряду центральное место по-прежнему отдано спартанцу (среди нас таковых не нашлось): откидной пуфик явно не предназначен для длительных путешествий. Если уж не семь мест, то шесть с половиной — наверняка. Кто бросит вызов Каракуре?

По пассажироместимости — никто. Все оппоненты — пятиместные. Если же говорить о втором ряду сидений, то всех за пояс заткнет Ситроен: три удобных раздельных кресла, причем каждое ездит по своим салазкам, регулируется по углу наклона спинки и складывается. Ширина салона на уровне плеч здесь рекордная (1445 мм) — это на 65 мм больше, чем у родственного Peugeot 3008. А поскольку пол под ногами ровный, то всем трем седакам созданы абсолютно равные комфортные условия — семейных драм в стиле «я не хочу сидеть посерединке» не предвидится.

Ситроен вообще оказался очень семейным. Понадобится немало времени, чтобы захлестнуть все его полочки, ящички и ниши — а затем еще больше усилий, чтобы разыскать нужную

Сделать Karakuri



Наклейки избавили нас от вопросов любопытствующих прохожих о марке автомобиля, но скрыли фирменные волнообразные выштамповки на дверях. Аэродинамика минивэна проработана на отлично: коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x=0,30$



Приборы — как на «трешке», с индивидуальными козырьками спидометра и тахометра. От показателя температуры охлаждающей жидкости решили отказаться, а указатель запаса уровня топлива — электронный

вещь. Обзорность через панорамное лобовое стекло — отменная, а можно заказать и панорамную крышу. Жарит солнышко? Задерни шторы на задних окнах и отрегулируй подачу прохладного воздуха на галерку. Дети шалят? Пусть достают из подпольных тайничков любимые игрушки — а ты следи за ними в специальное панорамное зеркальце. Захотели есть? Доставай из «мини-бара» охлажденные напитки и бутерброды — и откидывай походные столики. И каждому найдется что пощелкать, подергать, повключать.

Водитель в этой семейной колеснице — что инженер в перенаселенной хрущевке: чертежи сунуть есть куда, но

поработать спокойно не дадут. Потому что все здесь — шиворот навыворот. Невращающаяся ступица руля усыпана кнопками и клавишами: чтобы нащупать нужную в повороте, требуется сноровка. Для настройки «климата», нужно переводить взгляд влево и вниз — к боковому окну. Для ориентации по наружным зеркалам водитель Пикассо вынужден вертеть головой вдвое больше обычного. А еще нужно не забывать, что роботизированная коробка размывает сцепление при остановках и режиме Parking здесь нет — это не классический «автомат», поэтому нужно чаще пользоваться электромеханическим «ручником». Одним словом, не соску-

чишься, да и друзей при случае найдется чем удивить.

Скучать заставит Seat. После рестайлинга Altea XL стала чуть поинтереснее внутри, но в целом — без изменений. Передние сиденья — удобные. Эргономика — без проблем. Ящичков, полочек и подстаканников — минимум. «Приятных неожиданностей» нет вовсе: все по-фольсвагеновски правильно и строго. Поскольку подпольных ниш нет, подушка заднего сиденья расположена выше, чем на других машинах, а посадка — «правильнее». Но в плечах здесь теснее всех, в полу — огромный центральный тоннель, поэтому вдвоем сзади можно лишь ютиться. В общем,



Жесткого пластика в новой Mazda не меньше, чем прежде, но архитектура передней панели стала современнее. Крайние дефлекторы обдува округлились, увеличив степень свободы заслонок-жалюзи



Заднее сиденье считается трехместным, но полноценных кресел здесь по-прежнему два, а вместо складного центрального пуфика уместнее опустить широкий подлокотник. Профиль сидений стал удобнее, можно отрегулировать угол наклона спинки и двигать кресла вперед-назад по салазкам

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ



Шестиступенчатый «робот» Ситроена умиляет изящной ручкой селектора, но не раздражает своей дерготней только при размеренной езде. Поскольку режима Parking нет, электромеханический ручник при выключении зажигания активизируется автоматически. Пятиступенчатый «автомат» на Mazda понравился плавностью работы и честным ручным режимом. Длинноходная «механика» Пежо не блещет четкостью переключений, но и ошибки не провоцирует. На дизельном Сеате «не хватает» шестой передачи, но имеющиеся пять включаются четко



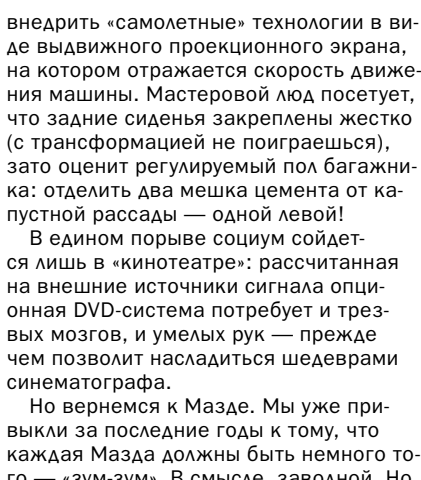
Только в Mazda такая полезная в хозяйстве вещь, как складывающиеся столики с подстаканниками, есть уже в базовой комплектации



На багажных креслах могут «перекантоваться» пассажиры среднего роста, а складываются они заподлицо с полом



Фирменный фокус: узкий центральный пуфик и столик с подстаканниками прячутся под подушки отдельных кресел



красные дисплеи на центральной консоли. «Гуманитарии» долго будут цокать языками, любящая панорамной крышей, пересчитывая полочки для вещей и задергивая противосолнечные шторы на окнах — и будут повержены в шок от того, что в недорогую машину удалось

внедрить «самолетные» технологии в виде выдвижного проекционного экрана, на котором отражается скорость движения машины. Мастерской люд посетует, что задние сиденья закреплены жестко (с трансформацией не поиграешься), зато оценит регулируемый пол багажника: отделить два мешка цемента от капустной рассады — одной левой!

В едином порыве социум сойдется лишь в «кинотеатре»: рассчитанная на внешние источники сигнала опционная DVD-система потребует и трезвых мозгов, и умелых рук — прежде чем позволит насладиться шедеврами кинематографа.

Но вернемся к Mazda. Мы уже привыкли за последние годы к тому, что каждая Mazda должна быть немного того — «зум-зум». В смысле, заводной. Но «автоматическая» Mazda 5 разгоняется плавно, словно неспешно плывет по волнам своих фактурных боковин. «Ав-



Перчаточные ящики Ситроена и Mazda с легкостью вмещают кипу документов А4, а владельцам Сеата и Пежо придется их сгибать вдвое. По числу всевозможных потайных мест лидирует C4 Picasso, но и в Пежо хватает разнокалиберных «нычек». В Mazda — аж шесть подстаканников и два подбутылника. А вот Сеат не способствует захлапыванию салона, да и перчаточный ящик у него самый скромный



Недавняя легкая модернизация практически не коснулась внешности, но Altea XL по-прежнему выглядит современно и легко узнается благодаря нетрадиционной трапециевидной решетке радиатора

томат» переключает передачи по принципу «спешить некуда», хотя при желании можно перейти в ручной режим: он здесь честный — передачи самостоятельно не переключаются.

Паспортные данные говорят о том, новая машина медленнее старой: до «сотни» разгоняется за 13,1 с против 12,4 с ранее. Завод кончился? Все дело в двигателе: нынче на «пятерку» устанавливается не продвинутый мотор 2.0 MZR DISI (150 л.с., 190 Нм), который отвечает нормам Евро 5, а более спокойный двигатель 2.0 серии MZR (144 л.с., 180 Нм, Евро 4). Считать «десятки» при

разгоне? Гораздо важнее, что 144-сильный мотор не столь привередлив к качеству топлива.

А вот шасси — «подкрутили». Минивэн стал точнее в реакциях и характером чем-то напоминает Мазду 3, на базе которой он построен. Спереди — стойки McPherson, сзади — многорычажная подвеска. Отличия в мелочах: появились новые однотрубные газонаполненные амортизаторы и другие упругие элементы подвески, а рулевое управление обзавелось дополнительной демпфирующей муфтой. В сумме это дало не только более вдохновенную

управляемость, и меньшую склонность к кренам в поворотах, но и повысило плавность хода. И если в прошлом году старая «пятерка» с полной нагрузкой чиркала пластиковыми подкрылками по кочкам, то обновленная машина не позволяет таких вольностей даже несмотря на уменьшенный на сантиметр (до 130 мм) клиренс. Шумоизоляцию улучшили за счет увеличения объема звукоизолирующей пены в дверях и крыше, заодно немного сместили воздуховоды и увеличили воздушный фильтр. Аэродинамических шумов тоже стало меньше.



Нет смысла крутить турбодизель выше 4000 об/мин, но тахометр здесь все равно в центре — как на всех современных Сеатах



По-фольксвагеновски тускловатый интерьер Сеата оживился, но лишь слегка. Хромированные накладки — опция за 1150 грн. Наверняка дети украсят салон яркими игрушками



Встречали мы на Сеатах и более удобные кресла, но и эти неплохо фиксируют тело

С желанием «подперчить» шасси японцы даже переборщили. В крутых поворотах под сброс газа Мазда так резко уходит в занос, а система стабилизации так поздно спохватывается, что неопытный водитель успевает испугаться. Кстати, система стабилизации полностью отключается. Мы конечно попробовали... Адреналина — через край! И в крутых поворотах, и на «переставке» Мазда проваливается в такие глубокие заносы, что едва хватает ширины дороги и «быстродействия» водителя, чтобы удержать машину на траектории. Возможно, в этом отчасти виноваты зимние шины Nokian Hakkapeliitta R 205/50 R17, которые при температуре воздуха +6°C оказались слишком «рыхлыми». Проверим на летнем асфальте с соответствующими шинами, а другим экспериментировать не советуем — опасно.

Дизельная Altea XL — это Гольф в испанских одеждах. Правильный внутри и столько же правильный по настрой-

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ



На «лысой» центральной консоли Ситроена есть тайнички: в одном из них прячется панель управления аудиосистемой, а в другом — «холодильник» с подстаканниками. Чуть выше — круглый регулятор ароматизатора воздуха. Блок управления «климатом» на Мазде принципиально не изменился, а вот «музыкой» управлять теперь проще. «Самолетные» тумблеры Пежо — привилегия турбоверсии. Блок управления «климатом» организован логично, но красным цифрам заданной температуры хочется добавить контрастности. В Сеате — простой «кондей» с механическими ручьятками

Паспортные данные

Параметры	Автомобили			
	Citroen C4 Picasso	Mazda 5	Peugeot 3008	Seat Altea XL
Тип кузова	5-дверный универсал			
Число мест	5	7	5	5
Объем багажника, л	500—1735*	158—1485*	432—1241*	532—1605*
Снаряженная масса, кг	1540	1465	1469	1505
Полная масса, кг	2055	2125	2020	2049
Двигатель	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с непосредственным впрыском топлива	бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом	дизельный, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно			
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1598	1998	1598	1896
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77,0/85,8	87,5/83,1	77,0/85,5	79,5/95,5
Степень сжатия	10,5:1	11,2:1	10,5:1	18,5:1
Число клапанов	16	16	16	8
Макс. мощность, л.с./кВт/мин	155/115/6000	144/106/6500	156/115/6000	105/77/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	240/4000	180/4500	240/1400—4000	250/1900
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 5-ступенчатая	механическая, 6-ступенчатая	механическая, 5-ступенчатая
Передаточные числа	I	3,54	3,62	3,31
	II	2,04	1,93	2,13
	III	1,43	1,29	1,48
	IV	1,10	0,93	1,14
	V	0,88	0,69	0,95
	VI	0,75	—	0,84
задний ход	3,58	3,41	3,23	3,60
	главная передача	3,85	3,86	3,65
Привод	передний	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson			
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	независимая, многорычажная	полузависимая, пружинная	независимая, многорычажная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые			
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	215/55 R16	205/50 R17	215/60 R16	195/65 R15
Максимальная скорость, км/ч	204	186	202	183
Время разгона 0—100 км/ч, с	9,8	13,1	8,9	12,6
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	10,0	11,2	10,6
	загородный цикл	5,9	6,5	5,6
Выбросы CO₂, смешанный цикл, г/км	смешанный цикл	7,4	8,3	7,4
	176	196	176	142
Емкость топливного бака, л	60	60	60	55
Топливо	АИ-95	АИ-95	АИ-95	дизельное

* С разложенными/сложенными задними сиденьями



Глубокий багажник Альтеи (532—1605 л) понравился правильной прямоугольной формой, но сложенный диван образует ступеньку высотой 160 мм



Втроем тесновато в плечах, а вдвоем — хорошо: высокий диван обеспечивает удобную посадку



Ездовой характер Сеата «воспитан» фольксвагеновской платформой «четвертого» Гольфа: очень живой автомобиль!



Резкие маневры Ситроену противопоказаны: глубокие крены пугают пассажиров, а невятная обратная связь «по рулю» сбивает с толку водителя. К тому же, при быстром вращении руля появляется резкая «ступенька» по усилию

ке шасси. Проверенная временем подвеска от «четвертого» Гольфа неплохо справляется с асфальтовым запустием киевских улиц. Тормоза — что надо. Держишься за руль — и чувствуешь весь автомобиль как самого себя. Ты заранее знаешь как пройдешь очередной поворот — и «пишешь» именно ту траекторию, которую наметил. И это — несмотря на то, что наш Сеат был обут в простенькие зимние шины Nokian WR 195/65 R15. Резкие маневры отнюдь не противопоказаны и даже не пресекаются электроникой: системы стабилизации, за которую нужно доплачивать, на нашей машине не было. Да и не шибко она нужна: даже на «переставке» Altea едет столь «правильно», что нарекания у нас вызвали лишь «скользкие» шины, которые рано теряли сцепление с асфальтом и позволяли маши-

не уходить в чуть более глубокий занос, чем хотелось бы. Уверены: летом да на летних шинах Altea XL поедет как по рельсам. Ситроен — вот аттракцион на колесах. У Пикассо три беды. Во-первых, огорчила неудачная настройка рулевого управления: в большинстве ситуаций не хватает обратной связи. Во-вторых, на каждый поворот руля машина сначала отвечает глубоким креном, а уж затем начинает поворачивать. Чем выше скорость и круче поворот — тем страшнее ехать. На нашей стандартной «переставке» Ситроен так сильно валился на бок, что поднимал разгруженное заднее колесо на 25 см над асфальтом. Чтобы удержать машину в коридоре, приходится крутить руль на большие углы — а он при скоростном вращении еще и «прикусывается».

А еще надо иметь крепкие нервы, чтобы уживаться с дерганым шестиступенчатым «роботом». Каждое переключение передач — «брамс». Причем это заметно при переключениях и «вверх», и «вниз» — и чем ниже передача, тем сильнее дерготно. И добро, если бы это касалось только тебя: пассажиры смотрят удивленно — неужто папа разучился плавно переключать передачи? Договориться с роботом Sensodrive можно только в одном случае — если, предугадывая очередное переключение, чуть сбрасывать газ: рывки станут почти незаметными, но такая езда противоречит смыслу автоматической трансмиссии — ее и выбираешь потому, что не хочешь задумываться о переключении передач! А вот тот же самый двигатель — под капотом Пежо. И пусть здесь не самая



Под ногами — довольно глубокие ниши «контрабандистов»



Ситроен — машина для нонконформистов. За что ни возмись — оригинально, причудливо, вычурно. В этом автомобиле интересно не только ездить — его интересно познать



Регулируемые по высоте мягкие кресла с откидными подлокотниками располагают к неспешной езде



Как это по-французски: регулятор подогрева сиденья расположен в слепой зоне — под замком ремня безопасности



В верхней части передней панели — два удобных закрывающихся «бардачка»

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ



На неподвижной ступице руля — два десятка кнопок и «крутилок», не считая подрулевых лепестков и рычагов



Дигитальная панель не бликует, но к показаниям маршрутного компьютера (на желтом фоне) нужно присматриваться



А где «запаска»? Под днищем ее тоже нет. Только ремкомплект. Лишь после недавнего рестайлинга полноразмерное запасное колесо появилось в стандартном оснащении



Раздельные кресла Ситроена складываются практически заподлицо с полом багажника

меньшей степени), а вот Сеат был чист пред нами и в прямом, и в переносном смысле. А если попробовать с полной нагрузкой? С пятью пассажирами на борту «турбочетверка» Пежо не сникает, но темп ускорения падает. То же можно сказать и о Ситроене, если на миг забыть о взбалмошном «роботе». Хочешь грузить машину под завязку — будь добр, под-



Ажурные двойные стойки крыши вовсе не ухудшают обзорность. Огромное лобовое стекло со сдвижными козырьками-шторками облегчает жизнь в городе: можно подъезжать вплотную к светофору — обзор прекрасный! За \$500 можно заказать панорамную стеклянную крышу

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Оснащение	Автомобили			
	Citroen C4 Picasso	Mazda 5	Peugeot 3008	Seat Altea XL
Цена базовой версии у киевских дилеров, грн	208720	223500	221120	209990
БЕЗОПАСНОСТЬ				
Количество подушек безопасности	6	6	6	6
АБС	+	+	+	+
Противобуксовочная система	+	+	+	+
Система динамической стабилизации	+	+	+	—
Ксеноновые фары	—	П	—	—
Омыватель фар	—	+	О	—
Противотуманные фары	П	+	П	+
КОМФОРТ				
Электростеклоподъемники передние/задние	+/+	+/+	+/+	+/—
Электродпривод и обогрев наружных зеркал	+	+	+	+
Центральный замок (дистанционный)	+	+	+	+
Кожаная отделка руля и рычага КПП	+	+	+	—
Кондиционер	+	+	+	+
Двухзонный климат-контроль	П	—	П	—
Регулируемая по углу наклона/вылету рулевая колонка	+/+	+/+	+/+	+/+
Мультифункциональное рулевое колесо	+	+	—	—
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	П	—	О	—
Обивка салона кожей	—	—	О	—
Обогрев передних сидений	+	+	П	—
Задний центральный подлокотник	+	+	+	+
Солнцезащитная шторка на заднем стекле	+	—	О	—
Панорамная крыша	—	—	О	—
ЭЛЕКТРОНИКА				
CD/mp3-проигрыватель	+	+	+	+
CD-чейнджер	+	+	+	—
DVD-проигрыватель	—	—	О	—
Мониторы в подголовниках передних кресел	—	—	О	—
Датчик освещенности	П	П	О	—
Датчик дождя	П	П	О	—
Круиз-контроль	П	П	О	—
Монитор для задних пассажиров	—	—	О	—
Маршрутный компьютер	+	+	+	+
Радар парковки передний/задний	—/П	—/П	—/О	—/—
ВНЕШНОСТЬ				
Легкосплавные колеса	П	+	П	—
Боковые зеркала и ручки в цвет кузова	+	+	+	+
Тонированные стекла	+	+	О	—
Окраска «металлик»	О	+	О	—
ПРАКТИЧНОСТЬ				
Третий ряд сидений	—	+	—	—
Продольная регулировка заднего сиденья	+	+	—	+
Регулировка наклона спинки заднего сиденья	+	+	—	+
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+	+
Релинги на крыше	П	—	—	+
Лючок для длинномеров	+	+	+	+
Полноразмерное запасное колесо	—	докатка	+	докатка
Шины	Michelin Primacy HP 215/55 R16	Nokian Hakkapeliitta R 205/50 R17	Michelin Latitude Tour HP 215/60 R16	Nokian WR 195/65 R15
Цена тестируемого автомобиля в Киеве, грн	208720	237200	281920	211140

* С функций освещения поворотов (+) Комплектация базовой версии (—) В базовой комплектации отсутствуют (О) Опции, установленные на участвовавшие в тесте автомобили (П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля По курсу: \$1 = 8,0 грн, 1 евро = 11,5 грн



Ситроен с турбомотором продается только в версии Comfort — с двухзонным климат-контролем. Управление им разнесено по углам: у водителя — свой блок, у переднего пассажира — свой. Дополнительные воздуховоды в средних стойках дверей с регулировкой скорости подачи воздуха доступны только в максимальной комплектации Comfort



Спорная внешность Peugeot 3008 — не для консерваторов. Мы заметили, что чаще всего на машину заглядывается обеспеченная столичная молодежь

качай передние колеса Пежо с 2,4 атм до 2,6 атм, а задние — с 2,4 атм до 3,0 атм. Перевез семейство со скарбом на дачу — снижай давление. В Ситрое не передние колеса приходится докачивать на целую атмосферу, а задние на 0,8 атм — до 3,2 атм! И это при том, что грузоподъемность Peugeot (551 кг) выше чем у Picasso (515 кг). Пассажирам больше понравился Ситроен: задние сидеоки уверяли, что он идет по кочкам хоть и «звонче», но все же мягче, чем Пежо. А вот водителю грузеный «пыж» с его линейными реакциями и меньшими кренами в поворотах понравился больше.

Дизельный Сеат будто не почувствовал дополнительной нагрузки. Плотная подвеска не допускала пробоев, тягловитый моторчик ничего не имел против «лишних» пассажиров — нужно лишь вовремя подтыкать «правильные» передачи. А бережливого семьянина больше всего порадует расход топлива, который у нас в тестовом режиме составил 7,5 л/км, а при более спокойном перемещении по городу и вовсе не превышал 7,0 л/100 км.

Самой прожорливой оказалась Mazda 5 — около 11 л/100 км в тестовом режиме. И это — один из немногих недостатков в целом удачной и сравни-

тельно недорогой машины: за эти деньги на украинском рынке сложно найти столь же универсальный и вместительный автомобиль.

Парочка Peugeot 3008 и Citroen C4 Picasso — яркий пример того, как на одном шасси можно построить разнополярные автомобили. Пикассо со всеми его полочками, кнопочками и финтифлюшками — выбор людей творческих, свободных от древних автомобильных догм и обращающих внимание не столько на ездовые качества, сколько на количество «прибамбасов», которыми можно и себя порадовать, и людей удивить.



К стильному салону Пежо с кожаными сиденьями (это дорогая комплектация Premium) у нас лишь одна претензия: хочется руль поменьше и «поухватистее». Тонкие дополнительные стойки в окнах дверей обзорность не ухудшают



Кожа менее «цепка», чем ткань, но профиль сидений понравился — как и широкий диапазон регулировок



Пакет «видео» за \$1100 с мониторами в подголовниках передних кресел и беспроводными наушниками — для тех, кто готов возить с собой внешний источник сигнала (например, DVD-плеер)



Живьем приборы Пежо выглядят более «четкими», чем на фотографии. Любители нестандартных гаджетов могут заказать за \$450 выдвижной дисплей, в паре с которым идут стильные тумблеры на центральной консоли

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

Ориентировочные цены на регламентное техобслуживание с расходными материалами и запчастями у официальных киевских дилеров, грн

Плановое обслуживание	Автомобили			
	Citroen C4 Picasso	Mazda 5	Peugeot 3008	Seat Altea XL
Стоимость нормочаса	168	222	169	160
Пробег, км	5000	—	780	—
	15000	—	—	1126
	20000	1643	915	1638
	30000	—	—	1830
	40000	2253	1580	2310
	45000	—	—	1126
	60000	1625	1170	1638
	75000	—	—	1126
	80000	2507	1580	2547
	90000	—	—	6801
	100000	1625	1300	1638
	105000	—	—	1126
Итого	9653	7325	9771	14985

Ориентировочные цены на запчасти у официальных киевских дилеров, грн

Запчасти	Автомобили			
	Citroen C4 Picasso	Mazda 5	Peugeot 3008	Seat Altea XL
Фильтр масляный	119	108	119	91
Фильтр топливный	—	4859*	—	320
Фильтр салона	282	360	333	174
Фильтр воздушный	203	245	203	210
Свеча	137	307	137	198
Колодки передние	892	1003	763	900
Колодки задние	998	1526	815	566
Амортизатор передний	1190	1772	1058	2261
Амортизатор задний	909	1544	—	1081
Стойка перед. стабилизатора	371	438	329	337
Комплект сцепления	2475	1700	2475	4280
Фара передняя	2540	7208	2958	2135
Фонарь задний	842	4628	1880	2779
Крыло переднее	2717	1458	2272	1692
Бампер передний	3753	3722	4566	4183
Капот	4335	2957	5275	3664
Лобовое стекло	7407	3495	4128	2682

* В сборе с топливным насосом



Панорамная крыша Cielo за \$1200 — самая яркая и в прямом, и в переносном смысле опция Пежо



Сзади просторнее, чем в Сеате, но втроем все же тесновато. Радует отсутствие центрального тоннеля и наличие центральных дефлекторов «мордодуев»



Только в Пежо задние места не двигаются по салазкам. Пол багажника можно регулировать по высоте, а откидной задний борт может служить дополнительной погрузочной площадкой

Пежо тоже не без заморочек, но они не преваляют над главными свойствами любого автомобиля — ездовыми. На «три тыщи восемь» и семью можно вывести на пикник, и по горным серпантинам Крыма прохватить с удовольствием — поистине, универсальный автомобиль! Именно поэтому по сумме экспертных оценок Пежо хоть чуть-чуть, но все-таки вырвался вперед. Хотя сделать Каракури новой Мазде по части трансформации интерьера он так и не смог — впрочем, как и прочие участники нашего теста.

Ну а последний аргумент в пользу Пежо, который не отражен в таблице экспертных оценок, — проходимость. Понятно, что «зоо-восемь» — это не кроссовер: низко отвешенная «челюсть» переднего бампера на бездорожье не выходит у водителя из головы. И все-таки, дойди дело до поездки по разбитой грунтовке к родне в богом забытое село, — а ведь порой приходится! — мы охотнее доверили бы непростую миссию именно Пыжику. Хотя бы потому, что его опционная система распределения тяги Grip Control хоть немного, но помогает неопытному водителю. Мы проверили: в разных режимах (а их



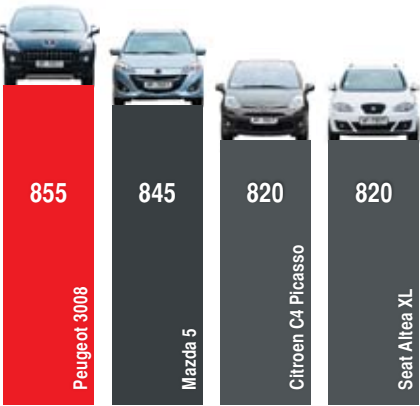
Легкосплавные 17-дюймовые колеса — стандартное оснащение для комплектации Premium. Коэффициент аэродинамического сопротивления Cx=0,30 — великолепный результат для высокой машины

пять) «грип-контроль» меняет настройки противобуксовочной системы и системы стабилизации, а также отклики мотора на работу педалью газа — и позволяет, например, проехать по песку — и режиме «песок» чуть дальше, чем в режиме «снег». Конечно, опытному водителю «грип-контроль» едва ли пригодится: правильный выбор траектории, передачи и скорости движения по сложному участку, а также верный подбор шин (к примеру, на зиму) даст схожий результат — и позволит сэкономить на электронной «приблуде» \$550.

А что до соблюдения классовой чистоты эксперимента, то здесь мы всецело полагаемся на коллег из московского офиса Авторевю — им предстоит провести еще один тест семейных однообъемников. В России рынок вовсю поднимает голову, а потому выбор шире. Новую компанию соперников для Мазды 5 подобрали — что надо. Будут там и Форд, и Фольксваген, и Рено... А значит — будет интересно.

Наберитесь терпения! ☐

Экспертные оценки Авторевю



Что почем?

Citroen C4 Picasso даже после недавнего легкого обновления не подорожал: машина с двигателем 16 VTi (120 л.с.) в базовом исполнении Classic стоит \$23290 (186320 грн). Оснащение: АБС, система стабилизации, шесть подушек безопасности, электропривод стекол и зеркал с обогревом, кондиционер, аудиосистема с управлением на руле, подогрев передних сидений. Мощный C4 Picasso 16 THP (155 л.с.) продается только с шестиступенчатым «роботом» и в комплектации Comfort за \$26490 (211920 грн). Оснащен он богаче: есть климат- и круиз-контроль, датчики света и дождя, противотуманные фары, легкосплавные 16-дюймовые колеса, релинги на крыше и более удобный салон с дополнительным оснащением. Семиместный Grand Picasso на \$1000 дороже. Доплата за окраску «металлик» — \$450.

Гарантия — два года без ограничения пробега.

Семиместная **Mazda 5 2.0** (144 л.с.) доступна только с пятиступенчатым «автоматом». Начальная цена — 238800 грн, но на складах это можно отыскать автомобиль 2010 года выпуска на 15300 грн дешевле. Оснащение базовой версии — солидное: АБС, система контроля устойчивости, шесть подушек безопасности, электропривод стекол и зеркал, климат-



Для Peugeot 3008 1.6E THP с механической коробкой можно заказать пятирежимную систему распределения крутящего момента Grip Control (\$800): она не превращает переднеприводный автомобиль во внедорожник (о чем честно говорит инструкция), но — благодаря выборочному притормаживанию буксующих колес — позволяет слегка компенсировать недостаток опыта начинающим водителям

Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили				Почему?
		Citroen C4 Picasso	Mazda 5	Peugeot 3008	Seat Altea XL	
Эргономика	180	150	145	155	145	К Ситроену нужно привыкать: больше всего озадачивает перегруженный руль с неподвижной ступицей. Сиденья — не эталон. В Мазде мешает частокोल подголовников и тонированные стекла. У Сеата неплохая эргономика, но не самый удачный руль, а обзорность ухудшают самые толстые стойки лобового стекла. В Пежо можно придаться к невнятным инфо-дисплеям с красной подсветкой и цепляющейся за выступ пола педали сцепления
Рабочее место водителя	90	70	75	80	80	
Обзорность	90	80	70	75	65	
Динамика	300	230	240	270	260	Ситроен явно не предназначен для активной езды: «робот» тупит, подвеска позволяет кузову заваливаться на виражах, а руль при быстром вращении «закусывается». Mazda азартнее, но мотора — «впритык», а явная склонность к заносу даже со включенной системой стабилизации — не лучшее свойство для семейной машины. Peugeot порадовал не только резвым и эластичным мотором, но и «цепким» шасси. Seat тоже хорош в поворотах, а вот узкий рабочий диапазон турбодизеля требует частых переключений передач. К тормозам особых претензий нет, но на Пежо и на Сеате они чуть лучше, чем у конкурентов
Разгонная динамика	90	65	70	80	70	
Тормозная динамика	110	90	90	100	100	
Управляемость	100	75	80	90	90	
Ездовой комфорт	270	225	225	225	220	Сильнее прочих трясет на неровностях 3008, а Mazda стелет мягче других. Seat доставляет громким мотором, а Citroen — шумной подвеской. Зато у Picasso — самая продвинутая система микроклимата, а вот семиместной Мазде явно нехватает воздуховодов, чтобы обеспечить всех ездоком комфортной атмосферой
Плавность хода, виброзащита	100	75	85	70	80	
Акустический комфорт	90	70	75	80	70	
Микроклимат	80	80	65	75	70	
Комфорт салона	250	215	235	205	195	Ситроен порадовал широким салоном с тремя сдвижными полноценными креслами второго ряда, но разочаровал незатейливым багажником без «подполья». Mazda — самая просторная и самая «трансформируемая». Peugeot понравился крупным багажником с развитой планировкой, но расстроил фиксированной подушкой дивана. Багажник Сеата — правильной формы, а части заднего дивана двигаются и меняют угол наклона спинки, но при их складывании добиться ровного пола невозможно
Пассажирские места	90	80	85	75	70	
Багажник	90	75	85	75	75	
Трансформация салона	70	60	65	55	50	
Суммарный балл	1000	820	845	855	820	

контроль, аудиосистема с управлением на руле, подогрев передних сидений, противотуманные фары... Версия High с ксеноновыми фарами, задним парктроником, круиз-контролем, 17-дюймовыми легкосплавными колесами, датчиками дождя и света, а также системой контроля за давлением в шинах стоит 253100 грн, но «прошлогодний» автомобиль все еще можно купить за 237200 грн.

Гарантия — три года или 100 тысяч км.

Peugeot 3008 1.6E (120 л.с.) с пятиступенчатой «механикой» можно купить за \$23300 (186400 грн). Базовое оснащение Confort Pack — это АБС, система стабилизации, шесть подушек безопасности, кондиционер, «музыка», передние электростеклоподъемники. До комплектации Premium (двухзонный климат-контроль, противотуманные фары, подогрев передних кресел) — всего \$1100.

Мощный Peugeot 3008 1.6THP (156 л.с.) продают только в хорошем оснащении и с легкосплавными 17-дюймовыми колесами по цене от \$27640 (221120 грн). Доплата за шестиступенчатый «автомат» — \$1500.

Кроме того, в продаже появился дизельный Peugeot 3008 1.6HDi FAP (110 л.с., 240 Нм) с «роботом» — по цене от \$26700 (213600 грн). Доплата за цвет «металлик» — \$700.

Гарантия — два года без ограничения пробега.

Seat Altea XL 1.4 MPI доступнее конкурентов: цены начинаются от 169990 грн за базовую версию Reference с АБС, шестью подушками безопасности, кондиционером, аудиосистемой, противотуманными фарами, электроприводом передних стекол и зеркал.

Более мощная Altea XL 1.2 TSI (105 л.с.) стоит 184990 грн. Если доплатить 10000 грн, можно взять такую же машину в более солидной комплектации Style (система стабилизации, «кожаные» руль и рычаг коробки передач, климат- и круиз-контролем, 16-дюймовые легкосплавные колеса, продвинутая «музы-

ка»). На ступеньку выше стоит Altea XL 1.4 TSI (125 л.с.) за 200990 грн, а дизельная версия с мотором 1.9 TDI (105 л.с., 250 Нм) оценивается уже в 209990 грн. Но дороже всего Altea XL 1.8 TSI (160 л.с.), которая продается только с «роботом» DSG и только в исполнении Style (244990 грн).

Гарантия — два года без ограничения пробега.

* Цены по состоянию на 14 апреля 2011 года по курсу \$1=8,0 грн, 1 евро=11,5 грн

Альтернатива

Семейный автомобиль — понятие растяжимое. В этом качестве может служить и среднеразмерный седан, и универсал и даже утилитарный «каблучок». Если же говорить о машинах максимально близких по своему функционалу и по цене к героям нашего теста, то таковых наберется не более десятка из числа тех, что доступны на украинском рынке.

Автомобиль	Мощность двигателей, л.с.	Диапазон цен*, грн	Подробности
Fiat Doblo Panorama	90—95	149040—190970	AP №24, 2010
Ford C-Max/ Grand C-Max	105—125	185900—209900/ 189900—225900	AP №21, 2010
Kia Carens	140—145	184000—204800	AP №18, 2006
Opel Zafira	140	194880—215360	AP №12, 2005
Renault Scenic	110—143	162800—197200	AP №4, 2010
Skoda Roomster	70—105	124010—177430	AP №4, 2010
Volkswagen Caddy	85—110	172980—293380	AP №24, 2010
Volkswagen Touran	105—140	210190—289980	AP №13, 2010

* По состоянию на 14 апреля 2011 года по курсу: \$1=8,0 грн, 1 евро=11,5 грн

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

Переставка

Избежать «разношинницы» не удалось. Мазда и Сеат были «обуты» в зимние фрикционные покрышки Nokian, а «французы» оказались на летнем Мишлене. Но мы не искали победителя, а лишь пытались раскрыть характер автомобилей.

Самыми строптивыми оказались Мазда и Ситроен. Даже с активированной системой стабилизации Мазда норовила уйти в занос, а при отключенной ESP вставала поперек входного коридора. Опытный водитель держит ситуацию под контролем, а вот новичку пришлось бы несладко.

Ситроен пугал ужасающими кренами, которые лишь усиливала жесткая работа ESP. В критических ситуациях заднее колесо поднималось на четверть метра от асфальта, а руль при быстром вращении со сменой направления «прикусывался».

Вторая парочка продемонстрировала более высокий класс. Пежо четко прописывал траекторию на тех скоростях, когда Мазда и Ситроен уже выпясывали кто во что горазд — и при вращении руля требовались меньшие усилия. ESP на Пежо отключается только на скорости до 50 км/ч. Ну а Сеат и без системы стабилизации держался молодцом: четкие реакции омрачали лишь «скользкие» шины, которые позволяли машине «вилять хвостом» чуть больше, чем хотелось бы.



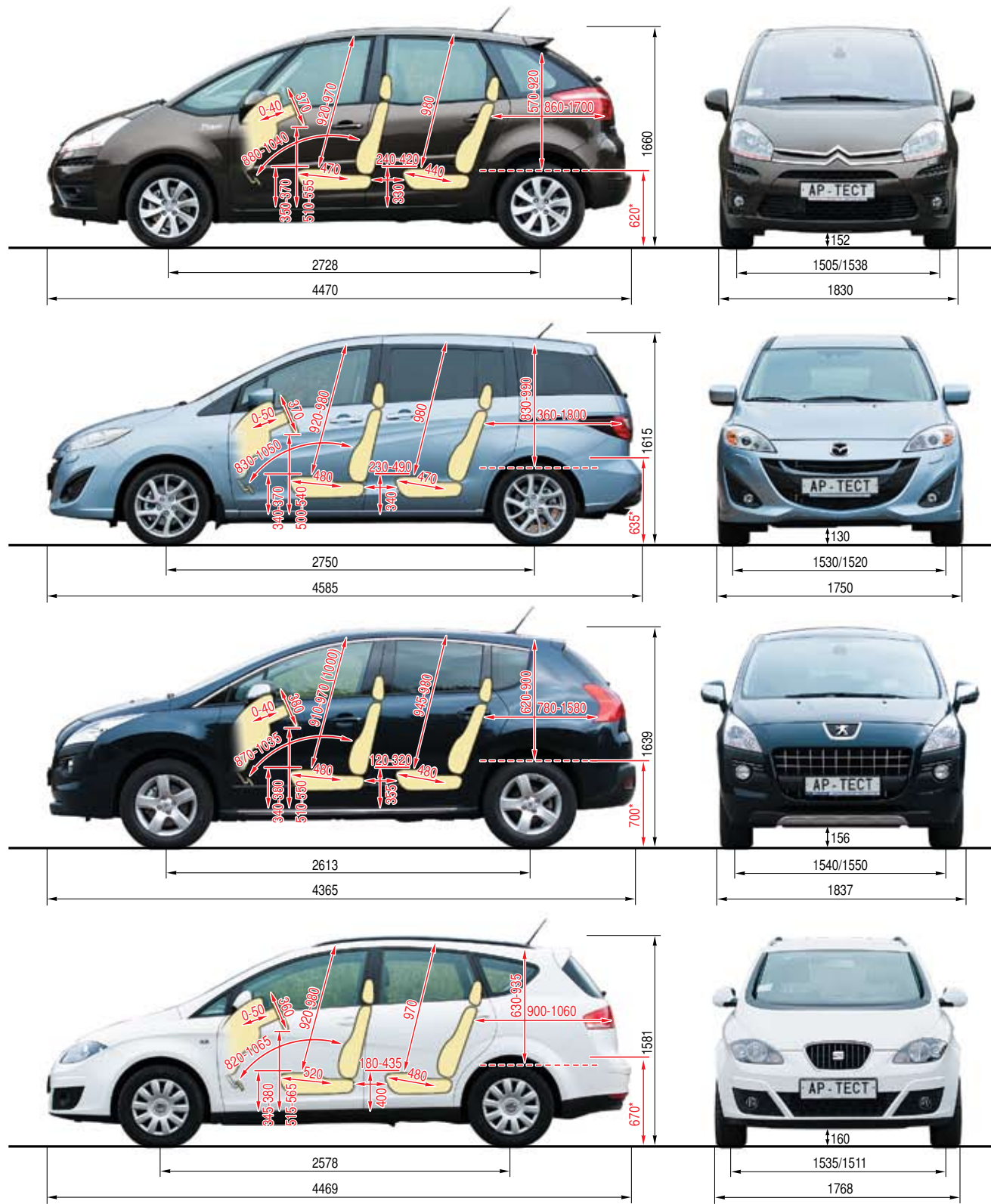
Ситроен легко вместил пару велосипедов и двоих пассажиров. Дверь короткого багажника Пежо еле закрылась после погрузки, а сидедам пришлось тесниться. Сеат еще уже в плечах, но багажник крупнее, а его диван удобнее. Мазда берет на борт два велика и троих пассажиров — не считая сидящих спереди

т.к. сложенная часть дивана оказалась довольно широкой. Не «велосипедный» автомобиль.

И только Mazda 5 позволяет помимо двух велосипедов увезти на задних местах трех пассажиров: двух на среднем ряду (хотя кому-то придется сидеть на выпуклом пуфике) и еще одного — «в багажнике». Кстати, «багажные» места оснащены индивидуальными подголовниками и ремнями безопасности. Погрузку великов облегчают сдвижные двери с широкими проемами, малая погрузочная высота (635 мм) и отсутствующий бортík багажника. Поэтому Мазда — победитель «велосипедного» теста.

С «велосипедизацией» Сеата пришлось попотеть: здесь самый высокий борт багажника (180 мм относительно пола), а сложенная спинка дивана образует ступеньку в 160 мм. Лишь после погрузки вздохнули с облегчением: вдвоем на высоком диване Сеата удобно сидеть даже в компании двух велосипедов; сиденье двигается вперед-назад на 170 мм, а спинка может менять угол наклона.

Peugeot тоже не подарок. Багажник оказался самым коротким по длине. Жесткую полку-пол багажника пришлось снять (а куда ее потом деть?) — и перетаскивать велики через высокий (700 мм) задний борт. После погрузки оказалось, что вдвоем сзади не слишком-то удобно,



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



Только у Мазды зеркала — с дополнительной дигитальной секцией, но благодаря большому размеру и правильной форме зеркал проблем это не доставляет. Самые скромные по размерам зеркала — у Сеата, зато прячущиеся в стойках лобового стекла «дворники» чистят лучше всех. У французов — тоже распахнутые «дворники», но работают они хуже. Зеркала Citroena расположены слишком близко к водителю: чтобы в них посмотреть, перевода взгляда недостаточно — нужно вертеть головой



У Citroena и Пежо — идентичные турбодвигатели 1.6 THP (правда, в ТТХ Citroena 115 кВт конвертированы в 155 л.с., а не 156 л.с., как у Peugeot) с ровной тягой в широком диапазоне оборотов, без явных провалов «внизу» и чрезмерной агрессии «на верхах». Максимальная тяга в 240 Нм доступна с 1400 до 4000 об/мин. Тяговитее только турбодизель Сеата (250 Нм), но его характер не имеет ничего общего с «пуляльными» французскими моторами. Ну а двухлитровая Mazda (144 л.с., 180 Нм) с «автоматом» — и вовсе тихоня в этом квартете



Эконом-вариант

Хорошие дороги в Черновицкой области — исключение. Зато для внедорожных вылазок здесь все условия: петляющие вверх-вниз грунтовки пересекаются бурными ручьями, сменяются гравийками и разбитым в хлам асфальтом. Я плюхаюсь на двухлитровом Аутлендере в стремительный горный поток, инстинктивно тянусь к подрулевому переключателю, чтобы вырубить «противотуманки» — а выключать-то нечего: «бюджетный» двухлитровый Outlander XL лишен не только противотуманных фар, но и некоторых других «мелочей».

Сергей ЛАВРИНЕНКО
Фото Сергея МАМИНА



Без противотуманок вполне можно жить. А без полного привода? Не знаю: на организованной фирмой Нико широкомасштабной презентации полноприводных автомобилей Mitsubishi самый простой и самый доступный переднеприводный Outlander XL 2.0 отсутствовал. Жаль! Цена у новичка столь привлекательна (\$27000), что невольно напрашивалось если не прямое сравнение с полноприводными собратьями, то желание ответить на животрепещущий вопрос: можно ли на переднем приводе при поддержке пятиступенчатой «механики» более-менее уверенно чувствовать себя вдали от цивилизации?

Что ж, поворачиваю шайбу селектора трансмиссии в положение 4WD Lock — и блокирую многодисковую межосевую муфту. Блокировка на двухлитровом 147-сильном Аутлендере не жесткая: на задние колеса может передаваться до 60% крутящего момента, причем электроника постоянно изменяет степень замыкания муфты, допуская пробуксовку. В автоматическом режиме 4WD трансмиссия чувствует себя еще вольнее: назад передается не больше 40% тяги. Роль межколесных блокировок возложена на систему стабилизации, которая подтормаживает буксующие колеса. Большинство сложных участков я прошел без сучка без задоринки еще и потому, что не было необходимости бороться с механической коробкой: полноприводный 147-сильный Outlander XL оснащается только вариатором, который на пересеченной местности работает вполне сносно и станет надежным помощником тем, кто не имеет большого опыта езды внедорожной езды. Нужно лишь помнить, что под задним бампером довольно низко висит «запаска», которая ухудшает геометрическую проходимость. Главное — не переусердствовать: при постоянных пробуксовках (особенно при диагональном вывешивании) муфта может перегреться, и машина станет на какое-то время переднеприводной. А на переднем приводе (режим 2WD я тоже попробовал) далеко не уедешь: «городской» проходимо-

сти в тяжелых горных условиях все-таки не хватает. На хорошей дороге можно лишь посетовать на отсутствие подрулевых лепестков переключения виртуальных «передач» (которые есть у более мощных версий). В принципе, двухлитровый двигатель можно прищипоривать пальным рычагом (в ручном режиме вариатор предлагает шесть «фиксированных передач»), но смысла в этом нет: заметно резвее машина не становится, а слушать надрывный рев мотора 4B11 MIVEC на высоких оборотах не очень-то приятно. Поэтому по городкам и селам Закарпатья я ездил в «чисто вариаторном» режиме — попутно замечая, как охотно автомобиль откликается «на педаль» и ускоряется ровно настолько, насколько того ожидаешь. Кстати, двухлитровый Outlander XL может таскать прицепы снаряженной массой до 1600 кг — как и его более мощные собратья. Именно на новую двухлитровую версию возлагаются особые надежды (сейчас на ее долю приходится треть всех продаж): предполагается, что наибольшим спросом будет пользоваться полноприводная версия с вариатором и в комплектации Invite — за \$31700 (253600 грн). Салон в темных тонах может показаться излишне мрачным, а велюровые сиденья — чересчур мягкими, но оснащение, как говорится, вполне: климат-контроль, шесть подушек безопасности, датчик света, подогрев передних кресел, легкосплавные колеса, «музыка» с управлением на руле. А вот третий ряд сидений заказать нельзя даже за доплату. Мне третий ряд и даром не нужен, а механическая коробка пока еще милее вариатора, но полноприводный Outlander XL 2.0, как уже было сказано, оснащается только вариатором (вариант «механика-полный привод» доступен лишь на машинах с мотором 2.4). Что касается типа привода, то я по-прежнему придерживаюсь «традиционной ориентации»: кроссовер должен быть полноприводным. Или я не прав? □



Даже полноприводный Аутлендер требует от водителя элементарного опыта езды по бездорожью, поскольку на тяжелых грунтах 60-процентная блокировка муфты вовсе не гарантирует беспрепятственной борьбы с диагональным вывешиванием