



ВЗРОСЛЕЕ И УМНЕЕ

На рынок вышел седан Volkswagen Jetta нового поколения, который во многом действительно стал другим. По сути, автомобиль из С-сегмента шагнул в следующий класс – новая Jetta по длине выросла на 90 мм, база увеличилась на 60 мм, автомобиль стал гораздо строже внешне. По силовой части применяются высокотехнологичные агрегаты: бензиновые двигатели серии TSI с наддувом и прямым впрыском топлива, а также роботизированная 7-ступенчатая коробка DSG. В базовое оснащение входят шесть подушек, ABS, электрopakет с подогревом кресел. Машину планируют выпустить в России, но пока она будет поставляться из Европы, причем поэтапно. Сейчас доступны только более дорогие варианты с двига-

телем TSI объемом 1,4 литра мощностью 150 л.с., в паре с 5-ступенчатой МКП или с роботизированной коробкой. Цены с учетом комплектации Comfortline от 784 тысяч рублей. Позже станут доступны чуть менее дорогие версии с двигателем TSI мощностью 122 л.с., и только в следующем году появятся базовые версии Trendline с обычным 1,6-литровым двигателем мощностью в 105 сил. Цены уже будут умеренней – от 685 тысяч рублей. А пока нам представилась возможность познакомиться с одной из богато укомплектованных версий с роботизированной коробкой, двузонным климат-контролем, комбинированной отделкой сидений, парктроником, «спортивными» колесами и другим – по цене 950 тысяч рублей.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ АССОЦИАЦИИ

Новая Jetta — это фактически собирательный образ седана гольф-класса. Подросшие до представителей сегмента E 90-х годов габариты, богатое оснащение, уже традиционный малолитражный турбомотор и робот с двумя сцеплениями.

Признаюсь, Jetta интересовала постольку поскольку. Другое дело 1,4-литровый TSi и DSG. Как они поведут себя под капотом крупного и тяжелого седана, которому надо крутить 17-дюймовые колеса?

Великолепно, но труднообъяснимо. Как 150 сил могут столь эффективно двигать без малого полутоннажный автомобиль? Думаю, все дело в 7-ступенчатом роботе. Ничего общего с туго думающими коробками Ford, Toyota и Opel, с которыми когда-то знакомился. Передачи включаются мягко, оперативно, в соответствии с моими желаниями. По ощущениям под капотом сил двести и на литр больше объема, поделенного на шесть атмосферных цилиндров. Такие вот неожиданные ассоциации, спровоцированные ровной тягой с самых низов и живые на верхах, что для современных турбодвигателей, увы, не характерно. И акустически компактная «четверка» тяготеет к объемным «шестеркам».

А все остальное... Приятный интерьер, представительская внешность и, к сожалению, плохо переваривающая наши дороги подвеска. Цена, кстати, тоже из другого класса. Пора бы привыкнуть, что фольксвагеновский гольф-класс перестал быть народным и бюджетным.

Максим МАРКИН

TSI + DSG = :)

Встречи с новой Джеттой я ждал без преувеличения с нетерпением. Но не потому, что уже не первый год мне нравится продукция концерна Volkswagen AG. И не потому, что мне стали нравиться седаны. Нет, я ждал новой возможности прокатиться на прекрасном сочетании малолитражного турбомотора TSi и роботизированной коробки DSG.

Только не ухмыляйтесь, узнав о рабочем объеме Джеттовского мотора: при несерьезных для седана класса C+ (или уже D-класса?) 1,4 литрах размер его «табуна» под капотом составляет не самые скромные 150 лошадей. Но еще сильнее в возможностях TSi мотора убеждает момент, составляющий завидные для многих более объемных движков 240 Nm. Именно благодаря ему Джетта в большинстве случаев «выстреливает» вперед в ответ на нажатие педали газа. Еще бы «робот» DSG не тормозил при необходимости резкого ускорения с малых скоростей...

Но в остальном Джетта — типичный Фольксваген: с выверенной эргономикой водительского места, с безупречными настройками органов управления и управляемости шасси, с высоким качеством изготовления всех элементов салона... Многие из этого мне хорошо знакомо по собственной Шкоде — «младшей» марки из состава концерна Volkswagen AG. И о возможных слабостях Джетты я тоже могу догадываться почти «по опыту», который, впрочем, не особенно снижает мою симпатию к машине из Вольфсбурга. Поэтому тем, кто приобретет себе Джетту с таким мотором и коробкой, я буду только завидовать... По хорошему завидовать!

Алексей СТЕПАНОВ



Простые, но четкие и предельно информативные приборы



Управление музыкой и климатом не несет инноваций и мелковато оформлено, но все визуально понятно и удобно



Кресла обладают расширенными регулировками и плотно держат тело



«Бардачок» двухсекционный и вместительный



Для задних пассажиров предусмотрены регулируемый подвод воздуха, розетка и контейнер для мусора



Уже привычный своим строгим и качественным исполнением интерьер. Без революций, хотя в некоторых местах отделочные материалы не слишком дорогие



Прикуриватель и разъем AUX расположены почти скрытно, глаза не мозолят



От модели к модели у VW почему-то кочует этот эргономический «косячок» — неудобное расположение регулировки зеркал



Обзор через боковые зеркала хороший, хотя и немного «сужается» к периферии



Плафон с раздельным светом имеется и для задних пассажиров, но очечник — только впереди



Бокс между креслами вполне емкий, а вот подлокотник — только название, поскольку локоть на него практически не опирается, и крышка не сдвигается вперед

ПЛАЧ ДОМОХОЗЯЙКИ

Да-да, именно на домохозяйку так называемого среднего класса появление новой Jetta должно произвести угнетающее впечатление. Ведь каким был этот седан прежде? Таким, что угождал каждому. Таким, что вызывал ровные положительные и положительно ровные чувства. А теперь? Теперь это бескомпромиссный игрок основного состава Volkswagen Group!

На всей территории нашей страны у меня есть четыре знакомых на Jetta пятого поколения. И все они — девушки, сотрудницы тех или иных крупных корпораций, городские жители, с детьми и без. Из характеризующих черт, говоря о своих автомобилях, они враз называют две: миленькая, удобная. И ведь это весьма верно отражает суть Фольксвагенского детища: непритязательный седан с фамильными чертами, удовлетворяющий среднестатистические потребности. Однако и в ранее не самых скромных размерах, как оказалось, хранился недюжинный потенциал. И вот перед нами его достойная реализация.

Я не стану утомлять вас перечислением всех достоинств эргономики и опций, ведь и без того понятно, что обновленная модель хорошего автомобиля может быть только лучше предыдущей. Пусть лишь в деталях, пусть на любителя, но лучше. Но выскажу недоумение по поводу расхода топлива. За тест-драйв, во время которого скорость варьировалась от 20 до 70 (с разгоном до 120 км/ч), а обороты двигателя от 1,5 до 3,5 тысяч, бортовой компьютер не переставал шокировать цифрой в 13 с небольшим литров на сто километров. Да, всё именно так — с явным преобладанием обычного городского режима относительно скромный по объёму двигатель имеет аппетит более серьёзных турбовых машин. Это удивительно, это странно, и это не поддаётся разумному объяснению. Не думаю, что такой расход является штатным, возможно, это издержки нового автомобиля, но узнать правду возможно только на практике. Как бы эта практика не ударила по карману... Ещё из удивившего — пронзительный свист наружных зеркал при скорости от 100 км/ч. Летучие мыши с их восприимчивостью к высоким частотам наверняка сошли бы с ума. Свист этот — не просто свист-наружных-зеркал. Это откровенный промах разработчиков, спастись от которого можно только прибавлением громкости музыки. Впрочем, я не знакома с людьми, едущими в автомобиле без музыкального сопровождения.

В новой Jetta возросли не только качественные составляющие. Так, увеличилась мощность мотора, снимаемая с прежних 1,4 л объёма — 150 л.с. против 122. И это, разумеется, идёт только в плюс к динамике, потенциалу и драйву в целом. Добавим сюда потрясающую устойчивость на трассе, отсутствие кренов и рысканий, и получим солидный седан ещё, конечно, не класса D, но уже на голову старше большей части автопарка C-класса.

Что ж, Jetta VI, являя собой то, на чём «и в пир, и в мир, и в добрые люди», заслуживает лично от меня одну из самых высоких оценок, что впрочем не удивительно при одной из самых высоких стоимостей на седаны подобного уровня.

Юлия БАБАК



По ширинезади не слишком вольготно, но профиль дивана очень удобен, а запас места для ног весьма приличный



Здесь 510 литров равномерного объема. Чего же более?



Проем получается немалый, но спинки складываются с наклоном и со ступенькой



Задние двери имеют карманы



Лючок бака конкретно информирует, какой бензин сюда надо заливать – лучше всего 98-й



Спинка складывается по частям, но для узких длинномеров еще предусмотрен и лючок

ПАКЕТ ПРОТИВОРЕЧИЙ

Редко так бывает, когда седаны, полученные из хэтчбеков, получаются красивыми. Взять, к примеру, седаны Peugeot 206, Honda Fit Aria или тот же VW Polo. На всех корма выглядят чужеродно. Но Jetta это удалось. И пускай автомобиль похож одновременно на Audi A4 и все тот же Polo.

На ходу откровением для меня стала хваленая коробка DSG. С места машина трогается ... как полностью загруженный вариаторный Fit. Либо мы просто не поняли друг друга. Но электронная педаль газа, и всего 1,4 л. объема делают свое дело. Когда пришлось резко с места выехать в плотный поток, я даже испугался: с холостых до 2-х тысяч оборотов машина разгоняется столько же, сколько и с 2-х тысяч до конца первой передачи. И зачем спидометр так льстит с разметкой до 280 км/час... Но на ходу что в городе, что по трассе мотора вполне достаточно при разрешенных скоростях. Вот только опять удивил расход топлива — более 13 литров по бортовому компьютеру...

А вот подвеска мне очень понравилась. В меру жесткая, но энергоземкая. На трассе стоит отлично, никаких пугающих кренов. Будто и создавалась машина для трассы, а не города. И огромный багажник намекает на это.

Артем АГЕЕНКО

КЛАССОВАЯ БОРЬБА

В последнее время среди автопроизводителей принято делать новое поколение модели больше размерами, чем предыдущее. При этом рабочий объем двигателей делать меньше. Новая Jetta этой тенденции полностью соответствует.

И где привычные классы? Передо мной новый Passat? Или большой Polo седан? Видно, что создатели модели старательно обходили любые намеки на сходство с «шестым» Golf. И у них это получилось: по сравнению со старой «Джеттой» новичок выглядит «раздобревшим», под стать запросам американской публики, в расчете на которую изначально и создавался. Багажник и вовсе идет на рекорд — 510 л. Это больше, чем у седана Phaeton! А какие габариты! Зато в салоне все как у других «Фольксвагенов»: удобная посадка, достаточный простор, выверенное расположение клавиш и органов управления. Плюс отделка, вызывающая приятные тактильные ощущения. Все бы ничего, но внутри нет некой изюминки, что так привлекла меня в салоне Golf VI.

Но в характере «Джетты» остались гольфовские гены: платформа-то у автомобилей общая. Я помню, насколько точен и приятен в управлении был Golf V. Благодаря задней многорычажке и «прозрачному» рулевому, управляется седан под стать именитому хэтчбеку. И мотора мне показалось более чем достаточно. Сколько, всего 1,4 литра? 150 «лошадей» оптимально тянут и ускоряют на низах и в середине шкалы, а «робот» DSG радует оперативностью переключений. Проезд неровностей отдается умеренной жесткостью, но комфорта это не нарушает. Порадовали и тормоза.

Рассмотрел бы я новинку в качестве личного авто? С практической точки зрения — да. По сравнению с Golf, базовая Jetta оснащена получше, но стоит при этом дешевле Passat. А если отбросить рациональную сторону, то я, как поклонник хэтчбеков C-класса, скорее присмотрюсь к пятидверному Golf VI с 1,4-литровым турбомотором. На сегодня именно «Гольф» для меня желанный автомобиль-образец. Но уж если я и склонюсь к седанам, то наверняка это будет Passat.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН



Версии Highline комплектуются спортивными колесами с шинами 225/45 R17

ТЕНЬ «ПАССАТА»

«Его путают с Пассатом» — так по-простому любят позиционировать новую Jetta у дилера. По динамике да, есть даже превосходство над иными «Пассатами». В последние годы серийное моторостроение в пух и в прах разносит былые стереотипы о соотношении рабочего объема двигателя к его эластичности. Так, чтобы движка 1,4 «жарила» покруче 3-литровой «шестерки»?

А как меняются коробки! Если первые роботы были примитивны и малопредсказуемы, то 7-ступенчатый DSG — это уже робот-андроид: все близко к натуральному, естественному, без особых отклонений в логике работы. Вообще, новая Jetta в такой комплектации практически безупречна по дизайну и управляемости, по ощущениям ездовых качеств. Воспринимается цельно, этаким совершенным стуктом интеллекта, но все же интеллекта искусственного. Вот даже усилие на руле хоть и правильное, но с «электронаполнением», а напольная педаль газа по удобству хоть и кажется продолжением ноги, но резкие нажатия все равно не отзываются мгновенно — понимаешь, что в недрах систем идут процессы «обработки» сигналов.

Правда, есть изысканности и «человеческого» характера, настолько наивные, что кажутся специально созданными хоть для какой-то живой природной асимметрии. Пластик не везде приятный, регулировка зеркал неудобно расположена, подлокотник не является опорой для локтя и не сдвигается вперед, а клавиши «откидывания» спинки дивана со стороны багажника оказываются профанацией — они лишь разблокируют замки, а потом идешь и вручную складываешь спинки. Так, конечно, веселее, но мне от машины хочется немного другой подвески. Jetta держится за дорогу как голодный хищник за добычу, цепко и жадно, и лишними звуками не тревожит. Но это пока асфальт в идеале. На шоссе третьей категории жесткость подвески начинает утомлять излишними подробностями о профиле полотна, а грубые неровности машина явно не любит. Понятно, что свое значение имеют низкопрофильные катки, и на стандартных колесах Jetta будет помягче. Но в любом случае за высокие технологии придется давать немалую цену, и это касается не только VW. Главное, что путать новую Jetta с Passat все же не стоит — автомобили остаются на разных ступенях. Даже если первый близок по цене и выигрывает по динамике.

Василий ЛАРИН

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ VW JETTA HIGHLINE

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый TSI с наддувом и непосредственным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1390
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	150/5800
Крутящий момент, Нм/об. мин.	240/1500-4500
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	Роботизированная 7-ступенчатая DSG
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	Независимая McPherson
Задняя	Независимая рычажная
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	225/45 R17
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4645/1780/1450
База, мм	2650
Клиренс, мм	140
Колея спереди/сзади, мм	1535/1532
Снаряженная масса, кг	1375
Полная масса, кг	1890
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	510
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	215
Разгон до 100 км/ч, сек.	8,6
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	7,5
Загородный режим	5,2
Смешанный режим	6,0

