

СНЕГ И ПЛАМЯ



Выход седана Honda Civic девятого поколения случился без революции: скорее, хондовцы пошли по пути глубокой модернизации, в результате чего модель стала еще выше позиционироваться. Уже в базовой версии Elegance новый Civic 4D оснащен единственным 1,8-литровым двигателем и богато упакован: восемь подушек, комплекс электронных систем активной безопасности, включая индикатор давления в шинах и систему помощи при старте на подъеме, обогрев передних кресел, 5-дюймовый мультимедийный TFT-дисплей, интегрированная с i-MID аудиосистема с управлением на руле. Но и цены сразу начинаются от 759 тысяч рублей. Всего предусмотрено пять вариантов исполнения (из них три с АКП) стоимостью до 959 тысяч рублей. Нам на Трибуну достался «предпоследний» вариант Executive, который идет только с АКП и ко всему имеет ксенон, круиз-контроль и камеру заднего вида. Стоимость этой версии 909 тысяч рублей.

ЦЕНА АУРЫ

Это иррациональное, неуловимое и почти мистическое чувство. Как хорошие швейцарские часы — одеваешь и как будто энергетика по телу пошла. Вещь! Так же и в салоне нового Civic — стоит только сесть и сразу как будто приподнимаешься над миром. Сколько бы ни старались производители «тиражных» автомобилей вывести формулу идеального соотношения цена/качество, но этого ощущения «воспарения» в их автомобилях (часто весьма достойных) не возникает. Загадка!

Как загадка и то, как заурядно, почти скучно новый Civic выглядит снаружи. А ведь дизайнеров Honda в бездарности не упрекнешь — в свое время я с первого взгляда до умопомрачения влюбился в Accord VII, только за его разрезающий пространство дизайн. Политкорректность? Желание затеряться в толпе? Может быть! Во флоридском городке Палм-Бич, где живут сплошь миллионеры, меня поразило, что перед фасадом домов стоят скромные (по американским меркам) Camry, а на «заднем дворе» (где проходят искусственные каналы с выходом в открытый океан) — яхты, стоимостью в целый парк подобных авто.

СТАРОЕ ПО-НОВОМУ

Мое мнение будет предвзято до мозга костей — я обожаю Civic во всех его проявлениях. И первой мыслью, когда я села в светлый, воздушный салон новенького седана IX генерации Civic, было «Как же я все-таки соскучилась!»

Ожидания оправдались. Все лучшее, что было в прошлом кузове, новый Civic вообрал в себя сполна — классический 1,8-литровый мотор, быть может, слегка архаичный, но изученный вдоль и поперек надежный 5-ступенчатый «автомат», практически идеально ровный пол сзади, не имеющий намека на выступающий центральный тоннель, вместительный багажник и очень богатую комплектацию. Настройки подвески — хондовские насквозь: возможно, жестковатые, но имеющие тот бесценный оптимальный баланс между городскими настройками и определенными, не дозволенными многим конкурентам, вольностями в агрессивном стиле езды — а нотка агрессии в оборотистом моментном моторе с i-VTEC присутствует, напоминая нам о том, что перед нами все-таки Honda.

Но стоит двери закрыться, как ты полностью попадаешь под обаяние Civic. Те, кто мечтал летать, наверняка грезят только о Civic с его космическим кокпитом. Обаятельный руль, какая-то неземная подсветка приборов, гипертасометр как центр вселенной (и цифровой спидометр-хамелеон в его пространственном продолжении) и блок (!) информирования об уровне топлива — словно намек на то, что без бензина полет завершится катастрофой.

Удивительно при этом, что автомобиль не лишен сугубо практических качеств — энергоемкой подвески, большого багажника, трансформируемой спинки заднего сиденья. Каких-то особых эмоций дорожное поведение автомобиля не вызвало, но управляется и ускоряется Civic вполне комфортно и предсказуемо.

Вот только вряд ли этот автомобиль при цене под миллион рублей будет пользоваться ажиотажным спросом. Все как с теми же дорогими часами — ведь просто точное время на запястье стоит намного дешевле. А энергетика — так ее еще почувствовать уметь надо.

Ефим НЕЗВАННЫЙ, водительский стаж 19 лет, ездит на Mazda CX-7

Идеальных машин не бывает. И Civic исключением не стал — в бочке с сахаром нашлось место и для пары ложек соли: к габаритам спереди придется все также привыкать — капот совершенно необозрим, обзор в салонное зеркало тоже мог бы давать чуть больше информации, будь заднее стекло пошире. Большущий дворник на высоком лобовом стекле не доходит до стойки со стороны водителя на несколько сантиметров, расширяя ее в грязную погоду еще больше. Да и распределения акцентов в шумоизоляции хотелось бы немного других — поменьше на моторе, но побольше — от дорожных шумов. Хотя из стандартов класса Civic по «шумке» вполне достойный...

Как же все-таки жаль, что российский рынок не удостоен заряженной версии Type-R — ни в кузове седан (что было бы мега-интересно), ни теперь уже в оболочке хэтчбек... Ушла копить на американский «Сивик»...

Наталья НОВИКОВА, водительский стаж 10 лет, ездит на Toyota Mark II

СИВКА-БУРКА, ВЕЩАЯ КАУРКА...

Казалось бы, белиберда, набор рифмованных слов, а главное, причем здесь новый Civic? А притом, что меня спросили после теста — поменял бы свой Focus, не глядя? Вот и задумался.

Что мне понравилось — автомобиль воспринимается более цельным, чем предыдущий вариант. Начиная с облика, но главное, двигатель и шасси показались более взаимосвязанными и гармоничными. Отвечают не только драйверским претензиям, но и комфортному вождению: точные быстрые реакции сочетаются с благородно-мягкими настройками и гибким отношением к дорожным неровностям. Подкупает также, что «автоматный» Civic может менять характер. С нажатой кнопкой «Есо» это честный прагматик — «тупит», но даже экономичный. В обычном режиме все выполняет задорно, но взвешенно, а в режиме Sport позволяет покуражиться.

Хотя когда производитель говорит «новый», все же ждешь не только новый внешний дизайн, богатое стандартное оснащение, другие настройки, но и какой-то новый стержень. Двигатель, понятно, предложен по принципу от добра добра не ищут, и это полностью оправдано, но один на всех — все же не идеальный выход. Да и по интерьеру есть «примечания». Так, передняя панель хоть и выглядит по-прежнему авангардно, но эффектней не стала: вид пластика вызывает легкое недоумение, да и центральная консоль организована как-то простовато, без изюминки.

И вот цена. По ней сразу видно, Civic даже в кузове седан занял позицию премиум-сегмента. Оправдано ли, у меня однозначного решения не сложилось, поэтому пока погожу с ответом на вопрос в первом абзаце.

Василий ЛАРИН,
водительский стаж 14 лет,
ездит на Ford Focus



Под сдвижным подлокотником — емкий бокс



Интерьер не сказать, что выполнен просто, но для модели, которая в своем классе позиционируется как премиум, мог бы иметь пластики подороже на вид и на ощупь



Двухъярусный «щиток» на передний план выдвигает тахометр, а вот места для датчика температуры не нашлось — только индикатор



Центральная консоль повернута к водителю и формирует ауру кокпита, хотя сама по себе консоль не отличается яркой оригинальностью

ТРУДНЫЙ ВЫБОР

Чуткая педаль газа, позволяющая сверхточно дозировать тягу, информативный, острый и в то же время не напрягающий руль — Honda осталась прежней. И, вместе с тем, изменилась.

По современным маркетинговым меркам Civic, безусловно, удивляет такими настройками шасси и мотора. А, говорят, нынешнему клиенту это совсем не нужно. В Honda, видимо, считают иначе. Поэтому нынешний «гражданин» азартен, как его предки. И даже отвечающий всем эконормам R18 заставляет вспомнить знаменитые V16 и V18. Подхвата на 6000 об/мин, конечно, уже нет, однако мощности хватает всегда и везде. И ручной режим здесь не просто маркетинговый трюк — реальный инструмент для поддержания двигателя в лучшем тоне.

Понятно, что ставили настройки во главу угла и денег на нее не жалели. К сожалению, во всем остальном чувствуется экономия. Более того, во многом по сравнению с предками 90-х годов этот Civic напоминает массовую модель. Почему двухэтажная комбинация приборов и экран компьютера с приятной графикой обрамлены недорогими материалами? А при полном дросселе, который хочется открывать и открывать, звук мотора вовсе не соответствует его возможности? И на скорости больше сотни, которую Civic поддерживает легко и непринужденно, причем на не совсем ровном асфальте, шумит уже и двигатель, и воздух.

В общем, для меня выбор был бы сложным — постоянно «любоваться» на пластмассы и небрежные швы или отвлекаться от этого, наслаждаясь управляемостью и динамикой.

Максим МАРКИН, водительский стаж 15 лет, ездит на Toyota Mark II



«Бардачок» простой и небольшой





Задняя подвеска не только сохранила независимость, но и стала более энергоемкой



Багажник просторен, хотя дверной проем ограничен, да и «вход» в салон заужен



В качестве запаски – докатка, дорожный инструмент устроен удобно

БОРЬБА ЭМОЦИЙ

Скажу сразу: мне новый седан Civic понравился сразу: с первых увиденных в Интернете фотографий, с первых тестов о машине, с первого взгляда вживую на презентации у дилера. Я, конечно, видел и дизайнерские недочеты, и читал о ряде проблем с качеством исполнения машины. Но все это для меня всякий раз отходило на второй план: потому что машина нравилась!

Честно признаюсь: нечасто новые автомобили вызывают столько противоречивых эмоций! Новый Civic оказался одним из них. Началось с посадки в салон: ну как в этот светлый интерьер шагать с грязной улицы? По мне, так сюда просится темная отделка. Но светлое оформление делает салон таким просторным, воздушным, жизнерадостным! Взгляд упирается в небрежный стык на передней панели: неужели Honda может позволить себе такое? Но мне нравится стиль и индивидуальность интерьера Civic, и я готов закрыть на некоторые небрежности в

БЕЗ РЕВОЛЮЦИЙ

К Honda я всегда относился иначе, чем к другим маркам. Нет, я не фанат, просто четко вижу инженерные преимущества этой марки. Могу долго рассуждать о том, что Civic уже не тот, что за последние 12 лет с приходом 7-го поколения нас лишили потрясающих многорычажек.. Но если знакомство с Civic начать именно с последнего, девятого поколения? При этом забыв про ту Хонду, что строили инженеры. Попробуем...

Дизайн обсуждать смысла нет, каждый останется при своем мнении. Салон — тоже на любителя, но к эргономике претензий нет никаких, все очень удобно и на своих местах. Только ну не понимаю я, зачем так усложнять простой одометр — чтобы засечь пробег, пришлось залазить в меню и искать... Чтобы казаться важнее? Спасибо хоть, что на русском... Но тахометр и вынесенный в отдельный блок спидометр так вообще самое гениальное, что я встречал. Очень удобно следить, и небольшой руль не раздражает никакие показания. Отлично! Но есть небольшие претензии к посадке за рулем — высоковато даже в самом низком положении. Некомфортно уже при моих 180 см, еще 10 см роста и вообще упрешься головой в потолок. Но обратная сторона медали — наверняка понравится невысоким.

На ходу же.. Honda! Задорный атмосферный мотор, с честными атмосферными 142-мя «лошадьми», динамичный, тяговитый и очень экономичный. Хорошо дополняет его автомат с ручным режимом, правда, передачи довольно растянуты, зато это очень удобно на трассе. Подвеска довольно комфортная. Для наших дорог как раз, не напрягает при ежедневном использовании, и позволяет пошустрить, когда захочется. Но заканчивает эту картину... весьма неудобное управление торможением. Схватывает педаль сразу, но потом ждешь большего замедления, а педаль все уходит и уходит дальше. Что это, «неприкатанные» тормоза данной машины или так задумано конструктивно?

Что в итоге? Среди конкурентов новый Civic очень хорош. С ходу смогу вспомнить только два автомобиля, которые играют на том же поле — Mazda 3 с 2-литровым мотором и Ford Focus 3, но он оснащен роботом, а не настоящим автоматом. Но выдержит ли Civic сравнение сам с собой? И тут, к сожалению для Honda, я знаком с последними четырьмя поколениями... У него нет управляемости 6-го Civic, а козыри в виде «космической» панели приборов и футуристического дизайна, на мой взгляд, приятнее в 8-м поколении. Прибавим сюда, что мотор и коробка остались по большому счету те же. Ох уж этот «прогресс»... или лучше — враг хорошего?

Артем АГЕЕНКО, водительский стаж 6 лет, ездит на Honda Civic Type R

исполнении глаза. В движении новинка расстроила так и не введенной до уровня шумоизоляции и безвкусным звуком двигателя. Но как при этом едет машина! Легкие, быстрые и точные реакции и на газ, и на тормоз, и на руление. Кнопка «Есо» затупляет реакции дросселя, а положение S на селекторе АКПП позволяет держать двигатель в постоянном тонусе (кстати, именно здесь при ручном выборе передач не происходит их автоматической смены при достижении предельных оборотов!). А главное, новый Civic отлично приспособлен к нашим дорогам: ни мелочь, ни крупные волны не доставили мне никакого дискомфорта, и при этом за дорогу машина цепляется как истинная Honda: прекрасный автомобиль!

Хотел бы я иметь новый Civic? Бесспорно. Но только с темным салоном и после дополнительной шумоизоляции — тогда яркие эмоции не будут омрачены досадными мелочами.

Алексей СТЕПАНОВ, водительский стаж 15 лет, ездит на Skoda Roomster



В отличие от передней панели, в отделке дверей применяются мягкие материалы, но вещевые кармашки маленькие, например, бутылка не войдет



Сзади предлагается удобный диван с подлокотником и неплохой запас для ног — как по длине, так и ширине, поскольку пол ровный



Большие и правильной формы зеркала дают хороший задний обзор, но на скорости издают некоторый шум

На крышке лючка бака так и написано – бензин с октановым числом не менее 95

ЗАКОНОПОСЛУШНЫЙ ГРАЖДАНИН

Одна из самых популярных на российском рынке моделей обновлена с учётом последних веяний автомобильной моды. Правда, внешне получилось что-то среднее между Camry и Accord, но со временем наверняка придёт и индивидуальная узнаваемость.

Зато салон уж точно характерный: не спутаешь ни с чем элгантный козырёк, спрятавший почти все показатели, сконцентрированный вокруг водителя кокпит с броской зелёной кнопкой «Есо» под левой рукой. Традиционный тип сборки кнопок управления дверьми, стеклами и подогревом вызывает чувство привычного комфорта, которым избаловали нас японские производители. Если в «европейских» марках до сих пор встречаются эксперименты то с выносом кнопок на центральный туннель, то просто с функциональностью, в Honda же всё привычно и почти по-домашнему. Не пугает даже перегруженный руль — спустя считанные минуты ловко управляешься с приятными округлыми кнопками и подрулевыми лепестками ручного переключения скоростей. И об этом стоит поговорить отдельно: в спортивном режиме почти чистая «механика» — до того уж отточена ответная реакция мотора на понижение или повышение скорости. Вниз на третью с пятой? Обороты вверх, клевок носом, и наконец-то становится слышно мотор, а то временами посещает чувство, будто едешь на электрокаре. Сразу появляется динамика, просыпается хондовский хот и i-, но всё-таки VTEC. Стыки асфальта и рельсы на любой приемлемой скорости проходишь по-нашему, по-российски: жёстко, но надёжно. Без лишних раскачек ведёт себя Civic и на трассе: некое подобие лосиного теста выявляет устойчивость на коварной весенней трассе и несклонность к рысканьям. Рулевое управление, его обратная связь в лучших традициях городского седана — не псевдо-спортивное, но и без досаждающей «пустоты» в руках. А регулировка руля по вылету позволит настроить его под себя с максимальным комфортом.

Несмотря на довольно скромную площадь остекления, «заваленное» заднее стекло, обзорность по сравнению с предыдущим поколением улучшилась. Передние стойки кузова, наружные зеркала — всё если не на пользу, то хотя бы не во вред водителю. А ведь ему ещё надо отвлекаться на внушительных размеров и смело расположенный по центру отдельно от других приборов тахометр. Honda не даёт нам забыть о своём главном достижении — моторах. А что лучше всего отражает последний, как не размеченный до 8 тысяч тахометр? Здесь даже красная зона начинается ближе к семи тысячам — серьёзная заявка на успех.

Юлия БАБАК,

водительский стаж 8 лет, ездит на Subaru Impreza WRX



Модернизированный двигатель R18 не только не потерял в мощности, но даже прибавил две «лошадки»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HONDA CIVIC 4D АКП

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1799
Степень сжатия	10,5
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	142/6500
Крутящий момент, Нм/об. мин.	174/4300
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	Автоматическая 5-ступенчатая секвентальная
ТОРМОЗА	
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Рычажная
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	205/55 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4545/1755/1435
База, мм	2675
Клиренс, мм	150
Колея спереди/сзади, мм	1505/1530
Снаряженная масса, кг	1270
Полная масса, кг	1700
Объем топливного бака, л	50
Объем багажника, л	440
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон до 100 км/ч, сек.	10,7
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км:	
Городской режим	9,2
Загородный режим	5,1
Смешанный режим	6,7

