

Все три автомобиля уже не впервые на страницах нашего журнала. «Калина» – основной козырь отечественного автопрома на ближайшие пять-шесть лет. «Фиеста» – одна из наиболее продаваемых в Европе аж в пяти поколениях. «Гетц» – чемпион российских продаж среди хэтчбеков компактного класса. От прямого сравнения не уйти, но гораздо важнее разобраться, каковы шансы «Калины» и чего ожидать в ближайшем будущем. По машинам!



Большие углы открывания дверей и широкие проемы делают «Калину» удобной в повседневной жизни.

КОРОЧЕ – ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ?



Внешность «Калины» еще не успела стать привычной, но уже кажется устаревшей. Пора заняться рестайлингом?

«Калина»-хэтчбек короче седана на 190 мм, которые отняли у багажника. Просторный салон ничуть не пострадал. Конечно, характерный выступ пола под задним сиденьем по-прежнему мешает комфортно садиться и вылезать из машины, особенно тем, кто носит обувь размера 44 и больше... Но из всех машин на тесте только ее заднее сиденье в состоянии вместить троих с достаточным комфортом. Увы, на подголовники запала не хватило – в случае удара сзади шеи пассажиров подвергнутся серьезной опасности. Нынешние нормы сертификации не требуют обязательного наличия этих элементов, но очень хотелось бы почувствовать желание производителя сделать конкурентоспособный автомобиль, а не только уложиться в действующие стандарты.



Просторный светлый интерьер на фото лучше, чем в жизни: жесткий пластик и мягкие, бесформенные сиденья.

«Калина» выглядит вполне достойно: умеренные и ровные кузовные зазоры, плотно закрывающиеся двери, неплохо подогнаны элементы обивки. А вот познакомившись с

салонем на ощупь, понимаешь – до импортного качества дистанция огромного размера. Постоявшая на неярком осеннем солнышке «Калина» испускает такое амбре, что хочется поскорее открыть окно. Кстати, почему стекла в передних дверях полностью не опускаются? И такие тугие ручки управляют отоплением и вентиляцией? Почему, чтобы сделать теплее, надо крутить против часовой стрелки? И даже приятное на вид сиденье, вполне приемлемое на редакционной «Калине», здесь будто набито манной кашей. А откуда на пол выпали два лишних пистона? Может, кому-то на конвейере вставить забыли?!



Трудно поверить, что на ВАЗе не нашлось дизайнера, способного предложить что-то более оригинальное.

Впрочем, на ходу хэтчбек оказался тише привычного нам седана – шумоизоляция явно получше, да и выпускная система, пусть не совсем серийная, рычит умереннее. На ходу звук двигателя становится громче, к нему примешивается дребезжание механизма переключения передач. Все познается в сравнении – даже голосистая «Фиеста» после «Калины» кажется тихоней.



Обходные технологии – глушитель доработан сваркой по месту. Долго ли проживет?

Электрический усилитель отработал без капризов, но вмятым так и не стал: в напряженном повороте положение колес скорее угадываешь. Впрочем, результаты замеров почти необкатанной (меньше 200 км) «Калины» подтвердили заводские показатели. Машина уверенно разгоняется, но по эластичности, особенно на пятой передаче, далеко отстает от соперников. Это вина не мотора, а слишком длинной главной пары. Ее плюс – низкий расход топлива в загородном цикле. При импровизированном замере в диапазоне скоростей 60–110 км/ч средний расход составил 6,1 л/100 км. Заметно меньше, чем у «Фиесты» (6,3), но больше, чем у сравнимого по динамике «Гетца» (5,8).



Трехточечные ремни для всех, подголовников нет ни для кого.

Экономить топливо полезно, но не слишком увлекательно – ездить все-таки хочется быстро. Причем по разным дорогам. Энергоемкость подвесок «Калины» традиционно высока – на ней можно очень резво ехать по разбитой дороге. Но на ровном асфальте с относительно небольшими дефектами все они прекрасно просачиваются через «непробиваемую» подвеску. По геометрической проходимости «Калина» «сделает»

абсолютное большинство современных «паркетников», но ниже всего оказался... изящный механизм переключения передач. Так что защита моторного отсека – обязательна.



Багажный отсек гораздо вместительнее, чем ожидаешь у столь короткого автомобиля.

С тормозами не все гладко, хотя по отечественным меркам они действуют неплохо: останавливают машину со 100 км/ч менее чем за 50 м. Правда, некоторым аналогам хватает сорока...



Дорожный просвет 182 мм – отличный показатель! Но почему ниже всего – механизм переключения передач?

ХОЧЕТСЯ ПРАЗДНИКА!



В исполнении «Гиа» салон «Фиесты» с претензией на дорогой автомобиль. Обивки сидений станут кожаными за отдельную плату.

От бесконечной суеты хочется отдохнуть, но еще лучше совместить приятное с полезным. Например, в автомобиле, на котором можно не только ездить по многочисленным поручениям, но и получать удовольствие. Для этого вполне достаточно стосильного мотора с регулируемым впуском и отличного шасси на хороших шинах. Конечно, хочется лучших сидений, более комфортных подвесок, эффективной шумоизоляции, и все это возможно... в машинах на пару классов выше и втрое дороже.



Обновленная «Фиеста» чем-то похожа на

уменьшенный «С-мах».

« [Ford Fiesta](#) » доказал убедительное превосходство в разгонной динамике, тормозах и управляемости в сложных поворотах. А его руль с гидроусилителем оказался точнее и понятнее даже на пределе возможностей машины, нежели «электрические» рули конкурентов. Но, помимо удовольствия за рулем, существуют другие критерии.



Спереди достаточно просторно.
Пожаловаться на тесноту вправо лишь богатыри.

За ярким праздником неизменно следуют серые будни. В «Фиесте» они начинаются на заднем сиденье. Короткая, почти горизонтальная подушка, вертикальная спинка. Сидеть, не упираясь головой и коленями, человеку средней комплекции вроде бы можно, но вытерпеть там дальнюю поездку по силам разве не крупному подростку. Дорожный просвет «Фиесты» формально неплох – 134 мм, но это безо всякой защиты. С ней останется не более 110–115 мм – между поддоном и стальным листом должен быть зазор.



Комбинация приборов вполне современна и неплохо читается. Лишь оцифровка спидометра не слишком удачна.

Заводной характер автомобиля не располагает к спокойному стилю езды. «Фиесте» нужна хорошая, но извилистая дорога, лучше со свежим и ровным покрытием. На обычных российских магистралях машина даже на умеренных скоростях копирует профиль дороги и жестко обрабатывает малейшие неровности. Зато колеса почти всегда остаются в плотном контакте с дорогой, а водитель – в полной уверенности, что сможет объехать неожиданное препятствие.



«Красная метка» означает, что спинка не защелкнута и может откинуться при торможении.

Получается, лучше всего приобрести «Фиесту» с трехдверным кузовом – эта в самом деле создана для двоих и уикенда. Пятидверка лишь вынужденный компромисс между машинами на каждый день и для удовольствия. Не потому ли « [Ford Fusion](#) » продается у нас значительно лучше, не говоря уж о «Фокусе»...



Спор «салон или багажник?» решен в пользу второго. Ремней – три, подголовников – два.

УМОМ, НЕ СЕРДЦЕМ



Размеры багажника приятно удивляют. Но спинку сиденья не положишь горизонтально.

«Хёндай-Гетц» не первый раз участвует в наших тестах. И требования к опытному бойцу с каждым разом возрастают. Его недостатки известны едва ли не лучше, чем достоинства. Невелик дорожный просвет – на данном автомобиле всего 116 мм. Да, моторный отсек надежно закрыт мощной стальной «броней», а топливный бак защищен и металлическим, и пластиковым экраном, но «проходимость» не назовешь приемлемой: «Гетц» умудряется чиркнуть брюхом даже при заезде на мойку.



«Гетц» единственный из тройцы обошелся без «третьих» стекол на боковине. На обзорности это практически не отразилось.

А вот пол в «Гетце», напротив, самый высокий. Из-за этого посадка водителя ростом выше среднего далека от идеала, несмотря на регулировки высоты и наклона подушки сиденья. Спинка при вполне уверенной боковой поддержке слишком плоская и слабо поддерживает поясницу. Сзади «Гетц» лишь немного уступает «Калине» по размерам, но все три места с подголовниками, а части спинки можно устанавливать с разным наклоном.



Внешность «Гетца» обновили полтора года назад.

Новый 16-клапанный двигатель 1,4 л под коротким капотом «Гетца» заметно превосходит прежний 1,3 л с тремя клапанами на цилиндр и отличается низким уровнем шума даже на высоких оборотах. Именно там проявляется с лучшей стороны и его характер. Впрочем, по эластичности он с успехом опередил «Калину». Но ярче всего этот мотор проявил себя в экономии топлива: за городом, если не включен кондиционер, «Гетц» без проблем укладывается в 6 л/100 км.



Самый солидный салон в тесте выделяется цветными вставками и синей кожей на руле.

И на стоянке с работающим двигателем, и на дороге в любом скоростном диапазоне «Гетц» остается самым тихим из троицы. Неплохо справляется он и с небольшими неровностями на дороге, и с грубым асфальтом. А вот волны и крупные дефекты покрытия надолго выбивают его из колеи. Недостаток энергоемкости подвесок сильно сказывается на точности управления, а в напряженных поворотах приводит к резкому и глубокому заносу. Руль с электроусилителем, несомненно, помогает экономить топливо, и после «Калины» воспринимается как эталон настройки. Однако пересев в «Фиесту», понимаешь, что до идеала «корейцу» далеко...



Панель приборов строга и элегантна. Указатель температуры охлаждающей жидкости заменен двумя сигнальными лампами.

ЭМОЦИИ И АРГУМЕНТЫ



Хромированные ручки, тканевые вставки, алюминиевая отделка подлокотников и консоли – принадлежность дорогой комплектации GLS.

Они не становятся хуже – это мы становимся старше. Совсем недавно отечественный автомобиль, в котором все работает, ничего не течет и в котором за время теста (а это достаточно серьезная нагрузка) ничего не сломалось и даже не стало работать хуже, уже был событием. А сегодня мы сетуем на неприятный запах пластмассы и тугие ручки... Увы – «Калина» крайне бледно выглядит на фоне одноклассников. Да, в базовой комплектации она заметно дешевле, но сколько будет стоить автомобиль,

оснащенный хотя бы ABS, подушками безопасности, задними подголовниками, кондиционером?



Заднее сиденье «Гетца» с регулируемым наклоном спинки штатно оснащается тремя подголовниками. Ремней, разумеется, тоже три.

Время не стоит на месте. «Фиесту» и «Гетц» уже через год-два сменят новые модели. «Калину» – нет. Сможем ли мы в ближайшие годы увидеть на ней систему стабилизации или адаптивные фары, пусть даже в самой дорогой, но заводской комплектации? Или отечественный автомобиль так и останется конструктором для любителей всевозможного тюнинга? А ведь из «Калины» получится и неплохой «паркетник», и зажигательный хэтчбек. Только нужны они были еще вчера...



Сложенное заднее сиденье не устанавливается вровень с полом, образуя ступеньку. Зато багажник выигрывает в объеме.

Пока хэтчбек ВАЗ-11193 чем-то подобен костюму, сшитому портным провинциального городка. В нем вы первый парень на деревне, но в столице милиционер на вокзале непременно спросит вашу регистрацию. Провинция – это не ругательство, это родина...



Модель	LADA KALINA	LADA FIESTA	HYUNDAI GETZ
Удобство места водителя	4	4	4
Удобство пассажира	4	4	4
Удобство заднего пассажира	4	4	4
Удобство багажника	4	4	4
Удобство водителя	4	4	4
Удобство пассажира	4	4	4
Удобство заднего пассажира	4	4	4
Удобство багажника	4	4	4
Удобство водителя	4	4	4
Удобство пассажира	4	4	4
Удобство заднего пассажира	4	4	4
Удобство багажника	4	4	4
Удобство водителя	4	4	4
Удобство пассажира	4	4	4
Удобство заднего пассажира	4	4	4
Удобство багажника	4	4	4

ДОПИНГ-ПРОБА



Цены на автомобили мы пишем в долларах – те, что заявляет производитель. Так нагляднее, да и расчеты за поставку импортных машин происходят в долларах или евро. А вот конечный покупатель платит рублями – так положено по закону.



Курс пересчета в автосалоне может заметно отличаться от того, что устанавливает Центральный банк. Так, официальные дилеры «Хёндай» считают доллары по 27,9 рубля, автоматически увеличивая цену на машины на 4,5%. Так что реально самый доступный «Гетц» на день теста стоил \$11 065, а представленный автомобиль – \$15 140. Дилеры «Форда» работают по официальному курсу. Ну а цена «Калины» исходно в рублях: 258 тысяч. Читайте внимательнее.

Анатолий Фомин: «Победил «Гетц».

Корейский бестселлер в классе компактных хэтчбеков убедительно доказал, что комфорт и удобство – вечные ценности. Но если говорить об азартном водителе – его выбором станет «Фиеста». Кому бы предложить «Калину»?»

LADA KALINA

Седан продается в России с лета 2005 года, хэтчбек – с лета 2006 года.

Двигатель: бензиновый 1,6 л (80 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектация: единственный вариант.

Цена: \$9670.

[Ford Fiesta](#)

Представлен в 2002 году, рестайлинг в 2006-м. Кузов – 3- или 5-дверный хэтчбек.

Двигатели: в России бензиновые 1,3–1,6 л (70–100 л.с.).

Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатая роботизированная, 4-ступенчатый «автомат».

Комплектации: Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.

Цена: \$11 890–20 720.

[Hyundai XGETZ](#)

Представлен в 2002 году, рестайлинг – осенью 2005-го. Предлагают 3- или 5-дверный хэтчбек.

Двигатели: в России бензиновые 1,1–1,6 л (66–106 л.с.).

Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» (для 1,4 и 1,6 л).

Комплектации: GL, GLS.

Цена: \$10 590–16 490.

LADA KALINA – ВОЗМОЖНО, ЛУЧШИЙ АВТОМОБИЛЬ, СОЗДАННЫЙ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ. К СОЖАЛЕНИЮ, ДЛЯ РАВНОЙ БОРЬБЫ С КОНКУРЕНТАМИ ЭТОГО НЕДОСТАТОЧНО.

Общая оценка 7,4

+ Просторный салон, тяговитый и экономичный мотор, отличная геометрическая проходимость, хорошая обзорность, энергоемкая подвеска, комфорт на плохих дорогах.

- Неудобное водительское сиденье, недостаточно информативные органы управления, отсутствие ABS, посредственные сцепные качества шин, шум и вибрации силового агрегата.

[Ford Fiesta](#) – В ОТЛИЧИЕ ОТ СТАРШЕГО БРАТА «ФОКУСА», ПРОПОВЕДУЕТ ИСТИННОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ УПРАВЛЕНИЯ. ДАЖЕ ЦЕНОЙ НЕКОТОРЫХ НЕПРАКТИЧНЫХ РЕШЕНИЙ.

Общая оценка 7,8

+ Мощный двигатель, хорошая динамика, эффективные тормоза, точное рулевое управление, длительные межсервисные интервалы, большой багажник.

- Жесткая подвеска, шумные шины, повышенный расход топлива, неудобное заднее сиденье, высокая цена богатой комплектации.

[Hyundai XGETZ](#) – ОЛИЦЕТВОРЯЕТ ПРАКТИЧНОСТЬ И КОМФОРТ. И ХОТЯ ИЗРЯДНО ПОДОРОЖАЛ, ОСТАЕТСЯ БЕСТСЕЛЛЕРОМ СРЕДИ КОМПАКТНЫХ ХЭТЧБЕКОВ. НАДОЛГО ЛИ?

Общая оценка 7,9

+ Удобный трансформируемый салон, просторное заднее сиденье, низкий уровень шума, скромный расход топлива, хорошая управляемость на ровных дорогах, толковая защита днища и моторного отсека.

- Маленький дорожный просвет, недостаточная плавность хода на неровной дороге, огрехи управляемости на неровной дороге, нет регулировки ремней по высоте.