Стереотипы — как жирное пятно на любимой футболке. Просто так они не выводятся. От словосочетания «кузов универсал» нашего брата хорошенько передернет, а зря — сегодня в этом классе есть неплохие экземпляры. Возможно, новый Chevrolet Cruze SW вам покажется занудой, но на самом деле он здесь очень кстати.

Для Европы универсал — что для нас седан: автомобиль, говорящий о его владельце гораздо больше, чем он сам поведает даже после обильного возлияния. Cruze как раз из этой серии. Вопрос тут в другом: почему Cruze SW появился только сейчас? Не вслед за седаном, а уже после того, как на рынке (и европейском, и нашем) обосновалась парочка очень классных аналогов — Ford Focus и Opel Astra, которых он теперь совершенно точно не переборет? Мало того, совсем скоро мы увидим еще и новый Cee'd SW…

Что джиэмовцам помешало сделать это четырьмя годами ранее, когда они только запускали свой глобальный проект под названием Cruze, неизвестно. Возможно, будучи не совсем уверенными в перспективах своего нового продукта, они банально боялись промахнуться. Но если в России такой демарш был оправдан, в отношении Европы, которая с приходом седана разом лишилась всей линейки Lacetti (у нас-то она по-прежнему продается), «Chevrolet» допустил стратегическую ошибку.

В общем, ход довольно странный. Ведь если судить по результатам продаж седанов, «сытный» и изначально недорогой «вагон» наверняка пользовался бы там приличной популярностью.

И сейчас «Chevrolet», не без оглядки на конкурентов, приходится наверстывать упущенные продажи. С той лишь разницей, что с выпуском в 2008 году одноименной «четырехдверки» GM совершил революцию в классе недорогих «корейцев», тогда как Station Wagon свой звездный час уже упустил. Сегодня он по большому счету сгодится лишь для поддержки «корпоративных штанов». В лучшем случае SW разойдется по «флитам» и прокатным конторам (да и то при условии, что клиентам предложат серьезные преференции), в худшем — зависнет на задворках сегмента. Притом второй вариант развития событий более чем реален.

Дело в том, что Cruze Station Wagon прост как три копейки. Что, с одной стороны, является его конкурентным преимуществом, но с другой — априори ставит в неравные условия с перечисленными соперниками. Тем более что традиционный для GM манок пока не определен: европейский и российский прайс-листы озвучат позднее, однако цена — по сути, единственное, что он может противопоставить и Ford, и Opel, и даже обновленному Hyundai i30. Тем не менее представители компании клятвенно заверяют, что он будет вполне конкурентоспособным.

Впрочем, иное будет еще одной катастрофической ошибкой, поскольку и по виду, и по

содержанию этот автомобиль — типичный лоукост. Не уровня Logan, конечно, но до той же Astra ему расти и расти. Тем не менее стоит отметить, что корейцам удалось повторить подвиг стилистов «Opel», сделав универсал не серым довеском к линейке, а достаточно оригинальной и вполне привлекательной машиной. Во всяком случае, на фоне уже приевшегося седана он писаный красавец. И это при том, что за хетчбэк дизайнерам азиатского отделения GM вообще надо руки оторвать!

С интерьером та же история. Перечислять недостатки (коих, кстати, не так уж и много) имеет смысл, лишь держа в голове гипотетически низкий ценник. В активе достаточно просторный салон и огромный багажник в 500 литров. Непонятно лишь, зачем корейцы решили сэкономить на лючке для длинномеров. Понятно, что пара досок для дачного клозета и так поехала бы на крыше, но трансформировать задний диван при перевозке лыж… Как минимум это неудобно, тем более что в случае полной загрузки кому-то из пассажиров придется добираться до лыжни (или до склона) своим ходом.

Вот под капотом ничего нового не случилось — Cruze SW будет оснащаться все тем же стандартным для GM набором движков. Впрочем, этот подход видится вполне достаточным. На первых порах россиянам предложат пару бензиновых моторов семейства Ecotec. Замечу, что европейских дизелей мы точно не дождемся. Дело не в солярке, а в стоимости агрегатов, которая с «народным» позиционированием модели, мягко говоря, не сочетается.

Итак, «в базе» — типичный «пенсионерский» 1,6-литровый мотор, развивающий 124 л.с. Отдача вроде бы неплоха, но 154 Нм тяги для не легкого в общем-то универсала — не самый интересный показатель. Произносить вслух динамические показатели — все равно что ходить с расстегнутой ширинкой: стыдно. Кроме того, «в напарниках» у этого мотора бессменная 5-ступенчатая МКП, что, учитывая увеличивающуюся тягу отечественных клиентов к «автоматам», практически ставит на ее перспективах большой жирный крест.

Второй же агрегат отлично известен клиентам по седану. Это 1,8-литровая 141-сильная «четверка». Тоже, кстати, не бог весть какой движок, но всяко лучше базового. С ним агрегатируются как механическая, так и автоматическая КП. И если к 6-ступенчатому «автомату» придраться практически невозможно, то с 5-ступенчатой «механикой» творятся чудеса. При скорости 110 км/ч на пятой передаче стрелка тахометра переваливает отметку в 3000 об/мин! Конечно, эта скорость для Cruze — далеко не предел. Однако «Chevrolet» было бы неплохо поставлять к нему комплект беруш и упаковку но-шпы.

Впрочем, не все так плохо: вскоре после запуска модели нам будет доступен опелевский 1,4-литровый турбомотор мощностью 140 л.с. и с весьма неплохим крутящим моментом в 200 Нм. «Универсальная» Astra с ним прекрасна. На трассе, на шоссе — везде! Пусть у этого движка узкая полка тяги, но это лучший мотор в линейке. Однако тут у «Chevrolet» заготовлен еще один «приятный сюрприз». Помимо «автомата» мотор будут агрегатировать еще и с МКП, но не с 6-ступенчатой «механикой», как у Astra, а все с той

же ужасной «пятиступкой»! Остается надеяться, что передаточные числа у нее будут более «разумными».По части шасси никаких откровений — глобальная платформа Delta II во всей своей красе. Спереди «Макферсон» с алюминиевыми А-образными рычагами и гидроопорами, сзади скручивающаяся Н-образная балка. Достаточно плотная, чтобы водитель не думал, будто между колесами и асфальтом просроченный кисель. И в то же время пассажиры не пожалуются на излишнюю жесткость. В общем, золотая середина.

Придется ли ко двору Cruze SW, покажет время и прайс-лист. Ясно одно: пока на рынок не пришел новый KIA Cee'd в кузове универсал, который (учитывая ценник на хетчбэк) в очередной раз «порвет» экономкласс, у джиэмовцев есть небольшая фора. Дело за малым — выбрать верную тактику ценообразования. И тогда рыбаки-охотники, молодые отцы, дачники-пенсионеры и таксисты с удовольствием предпочтут более современный Station Wagon уже порядком надоевшему Lacetti.