

«Honda» представила русским журналистам новый Civic, а вечером того же дня мы узнали, что американский «Consumer Reports» в пух и прах разгромил машину, исключив из списка рекомендованных к покупке автомобилей. В Америке это означает одно — крах.



Причем для «Honda» это не просто крах, а полномасштабная катастрофа на ключевом для марки рынке, где она считается одним из крупнейших игроков в компактном сегменте. Согласитесь, забавный поворот событий, особенно после того, как несколько часов назад тебе рассказали про «революционную эволюцию», про новую платформу, про то, что автомобиль вообще весь из себя новый. И про то, что именно клиенты хотели видеть его таким, каким он, собственно, и получился... Интересно, что бы сказали на это американцы, завалившие штатовский офис компании жалобами на слишком аскетичную отделку, назвав машину слишком дешевой и непрочной.

Согласен, новый салон не выглядит богатым: кокпит не отделан прошитой вручную кожей молодых альпийских бычков, сусальным золотом и не декорирован россыпью бриллиантов — обычный пластик среднего для С-класса уровня, без изысков и утонченностей. Он действительно мог бы быть более качественным. Но, простите, когда это «Honda» отличалась по-настоящему дорогой отделкой? Что-то я таких времен не припомню. Ведь Civic всегда был эдакой японской «погремушкой». Первым его достоинством считалось качество сборки, вторым — дизайн, да и то с недавних в общем-то пор...

Американцы, похоже, ждали очередного взрыва, а его не случилось. И не могло случиться, так как четыре года назад янки, спровоцировав кризис, сами сожгли весь порох вхолостую. Тем самым поставив «Honda» в крайне затруднительное положение. Японцы, может, и готовы были в очередной раз сделать из этой машины что-то нереально космическое, но для этого им пришлось бы потратить огромное количество сил и денег, что, разумеется, тут же было отражено в финальном ценнике. Однако могли ли они быть уверены, что крайне привередливый в финансовом плане штатовский пользователь согласится в итоге все это оплачивать? Вот Civic и остался таким, каким был. В конце концов, раньше американцы на него не жаловались.

В нашем же случае было бы куда актуальнее узнать мнение, скажем, британцев. Хотя бы потому, что Civic для них — почти то же самое, что для россиян «Жигули». И мне почему-то кажется, что это мнение будет куда менее категоричным. Хотя не факт, что однозначным.

Дело в том, что у новинки куча недостатков. Отделка в этом списке не числится. Зато числятся сиденья. Понятно, что мы говорим о японском автомобиле, а комфорт по-японски всегда был каким-то неуловимо усредненным. Вот и здесь при опущенных до уровня пола передних креслах высокий водитель все равно вынужден подпирать головой обшивку потолка, а отодвинувшись до упора назад, держать ноги на весу и останавливаться через каждые полтора-два часа, дабы размять затекшие конечности. И в XXI веке это категорически неправильно. Так же неправильно, как «выталкивающий» наполнитель и абсолютно пассивный профиль...

И воздухопровод в ногах переднего пассажира, из-за которого у того нет даже теоретической возможности выпрямить ноги. Причем на этот раз речь идет о человеке, обладающем идеальными с точки зрения автомобилестроения габаритами. Но это, увы, издержки дизайна, с этим уже не поспоришь.

К слову, о дизайне. Если по поводу внешности новинки можно спорить до посинения, в данном случае эволюционное развитие вполне оправданно. Визуально салон Civic по-прежнему вполне симпатичен: расширенный двухэтажный кокпит, россыпь кнопок, назначение большинства из которых поначалу ты не можешь объяснить себе даже в принципе... Но он остался вполне удобным и при этом достаточно солидным.

Вот в экстерьере респектабельности неоправданно много. Можете спорить, но после

революционной восьмой генерации это похоже на... блуждание в трех соснах. Единственный, еще менее значимый с дизайнерской точки зрения переход за все годы существования модели случился в конце 80-х, когда японцы представили ее второе поколение. Хотя нет. Он был ровно таким же: отработанная «коляска», аналогичный дизайн и модернизированные моторы...

Единственное различие — платформу «девятого» Civic пришлось переделывать чуть более основательно, укоротив колесную базу и дополнительно увеличив задний свес (минус 30 миллиметров в первом случае и плюс 30 — во втором). Как пояснили японцы, вкупе с усилением пола багажника это позволило машине вписаться в требования современных норм по обеспечению безопасности при наезде сзади.

Разумеется, это потянуло за собой и подвеску. Три сантиметра для машины — очень существенно, тем более с учетом изменения развесовки. Но в результате Civic едет куда лучше предшественника.

Скажу прямо — мне категорически не понравился мотор. Старая 1,8-литровая «четверка», с которой новинка в следующем году приедет в Россию, и на предыдущем поколении звезд с неба не хватала. А тут еще и требования по выбросам ужесточились. В итоге пик момента у нее «завис» где-то на переходе от средних оборотов к высоким. И его «полка» категорически мала, чтобы сделать автомобиль действительно динамичным. Даже с «ручкой», с АКП ситуация еще хуже. Вторая проблема — скорость реакции. «Газ» очень задумчив и тягуч даже по сравнению с дореформенным агрегатом. В итоге, чтобы добиться от хетчбэка хотя бы имитации быстрой езды, его нужно «насиловать», причем постоянно.

Так чем же новинка лучше? Вся прелесть этой машины в том, что она стала комфортной. Civic чуть ли не впервые в своей истории перестал «вытряхивать» позвоночные диски даже на разбитых дорогах. Для этого японцам пришлось внедрять в конструкцию электрогидравлические шарниры крепления балки, увеличивать жесткость последней и толщину рычагов. Зато на выходе получился послушный автомобиль с качественным управлением, который не сваливается с траектории при первых признаках попавшей под колеса неровности. А это значит, что он стал более безопасным на скорости. Нормальный европейский хетчбэк. Среднестатистический. Но японцы говорят, что драйверские машины в Старом Свете уже давно не покупают.

Технические характеристики:

Honda Civic

Габариты (мм) 4285x1770x1472

Колесная база (мм) 2605

Дорожный просвет (мм) 150

Масса (кг) 1205

Объем багажника (л) 477–1378

Рабочий объем двигателя (см3) 1798

Макс. мощность (л.с.) 142

Макс. крутящий момент (Нм) 174

Макс. скорость (км/ч) 215

Разгон 0–100 км/ч (с) 9,1

Средний расход топлива (л/100 км) 5,8

Цена (руб.) н.д.