

День первый: корпоратив

Представьте, что вам выпала честь оказаться на корпоративе федерального министерства. Неплохо! На такое мероприятие неплохо бы прикатить на солидном автомобиле. Кто в нашей компании самый серьезный? Безусловно, Volkswagen Jetta! Если хэтчбеки Polo и Golf с дизайном Вальтера да Сильвы кажутся, на мой вкус, скучноватыми, то «Джетте» такая серьезность к лицу. В моем дворе с недавних пор поселился белый седан VW, и я долгое время считал, что это Passat B7. А оказалось – Jetta. Моя девушка и вовсе приняла VW за Audi. А этот шоколадный цвет — последний писк сезона!



Сзади просторно, по запасу пространства Jetta среди участников теста уступает только Renault Fluence. Зато только у немецкой машины задним пассажирам полагаются такие роскошества, как розетка и дефлекторы обдува. А какой тут багажник! Огромный, правильной формы, с широким проемом, с сеточкой справа и резинкой слева, позволяющими фиксировать достаточно крупные предметы.

На ходу Jetta точно такая же, как и Golf, который побывал у нас на тесте летом.

Технически седан отличается от хэтчбека тем, что он длиннее на 9 см, а колесная база у него больше на 7,5 см. Так что плавность хода у Jetta еще выше. Машина не подвержена раскачке, большинство длинных волн асфальта вообще никак не отражаются на положении кузова в пространстве. Подвеску VW не назвать мягкой, но пробивает ее нечасто. Лишь глубокие выбоины с острыми краями сотрясают кузов и отзываются ударами в подвеске. В целом управляемость Jetta если и отличается от Golf, то лишь нюансами. Машина чуть мягче, чуть солиднее, чуть менее спортивна. Здесь немного другое настроение, которое идеально соответствует внешности. Но уловить эти различия может лишь тот, кто много ездил на Golf.

Минусы так же хорошо известны. В режиме Drive коробка слишком быстро переходит на повышенные передачи и потом при резком ускорении слишком долго подбирает нужную передачу. Кроме того, на нажатие педали газа VW реагирует с задержкой: пока сигнал от электронной педали газа дойдет до двигателя, пока подумает DSG, пока раскрутится турбина... Зато потом Jetta с пробуксовкой прыгает вперед. Если уж нажимать на газ, то в пол, предварительно переведя селектор DSG в положение Sport. Тогда седан радуется и сочной тягой, и своевременными переключениями. Середины Jetta не терпит. Она как клерк, который жил скучноватой, размеренной офисной жизнью, зато раз в год на корпоративе отрывается «по полной».

К эргономике те же претензии, что и у Golf: слишком частый шаг ручек управления температурой и прямой паз DSG. Но отметим и «ноу-хау». Так, центральный подлокотник между передними сиденьями не регулируется ни по высоте, ни по длине, расположен далековато, а его форма такова, что рука соскальзывает. А ксенон, как на настоящем «американце», недоступен даже за доплату. Еще одна непонятная особенность – система бесключевого доступа. Во-первых, ключ остается таким же, как на всех Jetta, – большим и с выкидным «жалом». Во-вторых, место для кнопки пуска двигателя будто искали в последний момент. Ее расположение в ряду заглушек перед рычагом DSG кажется немного странным и не совсем логичным.







