

Когда в 2005 году российский рынок увидел новый Honda Civic 5d, очереди на космический хэтчбек растянулись чуть ли не на год вперед, а распродав все положенные на Россию квоты, некоторые дилеры даже перестали принимать на «Сивик» заказы. Хондовцам удалось по-настоящему революционный автомобиль, который сразу же подтянул новую аудиторию. И это несмотря на то, что до первого рестайлинга у «Сивика» не было автоматической коробки передач, и противникам «механики» приходилось перебиваться не слишком расторопным в автоматическом режиме «роботом».



После обновления появился полноценный 5-ступенчатый «автомат», а очереди в автосалонах пропали. Причиной стала не слишком удачная ценовая политика, зависящая от курса японской йены, и отсутствие собственного производства в России. В результате ценник на Civic вырос, а спрос существенно упал.

И вот на дворе 2012 год, а в салонах официальных дилеров Honda красуется хэтчбек нового поколения. Правда, если разобраться, то нового в «Хонде» не так много. Платформа после минимальной модернизации осталась прежняя, 1,8-литровый мотор лишь прибавил пару «лошадок» и стал немного экономичнее, конструкция подвесок почти не изменилась, а 5-ступенчатый «автомат» и вовсе перекочевал в первозданном виде. Так чем же новый «Сивик» сможет взять российского покупателя?

Как и в случае с предшественником, дизайн новинки на любителя. Но если семь лет назад смелые формы хэтчбека делали из Honda Civic практически автомобиль будущего, то теперь образ машины воспринимается намного спокойнее. Силуэт остался прежний, ручки задних дверей, как и раньше, замаскированы в задних стойках, а стекло крышки багажника разделено на две части.



Спереди появились новые фары и хищный бампер с круглыми противотуманками и новомодными полосками светодиодных ходовых огней, немного изменились зеркала заднего вида, а распашные дворники заменили традиционными. Выштамповка по нижнему контуру дверей придала бокам хэтчбека рельеф атлета-культуриста, а полоску задних фонарей и спойлер объединили в выпуклую гирлянду. Необычно, но стильно! Сожалеть можно только об отсутствии эффектных треугольных патрубков выхлопа. Теперь трубы замаскировали диффузором заднего бампера.

Концепция интерьера с двухэтажной приборной панелью сохранилась. Приборы на нижнем ярусе убрали в глубокие колодцы, появился новый пухлый руль. На центральной консоли поместили новую аудиосистему, а бывший экстравагантный блок климат-контроля сделали традиционным. А каково качество исполнения! В отличие от предшественника все панели мягкие, а в деталях салон проработан не хуже эталонного Volkswagen Golf.

Передние кресла неплохи, а в списке регулировок есть даже возможность управлять валиками боковой поддержки. Жаль, что диапазона по высоте по-прежнему не хватает. Как и у прошлого «Сивика», при моей посадке обод руля начисто перекрывает «второй этаж» приборки с электронным спидометром.



Места на заднем диване хватает с запасом, а небольшой центральный тоннель позволяет и трем пассажирам чувствовать себя здесь с должным комфортом. Не растерял новый «Сивик» и хороших возможностей трансформации салона. Диван можно сложить практически вровень с полом, а можно просто поднять, превратив заднюю часть в отдельный грузовой отсек.

Бензиновый мотор 1,8 i-VTEC стал мощнее всего на 2 л. с. и теперь выдает 142 л. с. По заявлению хондовцев, он на 10% экономичнее предшественника и отличается меньшим количеством вредных выбросов в атмосферу. В базовой комплектации Lifestyle японский хэтчбек оснащается 6-ступенчатой МКП. Остальные версии, в том числе и топовая Premium, побывавшая на тесте, имеют в своем арсенале 5-ступенчатую АКП.

Несмотря на то что мотор стал чуть мощнее и тяговитее на средних оборотах, с низов Honda по-прежнему едет вяло. А по-настоящему азартным хэтчбек становится, только когда стрелка тахометра подбирается к 5000 об/мин. Кстати, как и прежде, двигатель «Хонды» — с ярко выраженным верховым характером и легко крутится до семи тысяч.

