

В малом коммерческом классе не так много автомобилей.

Снова сравниваем Renault Kangoo и Peugeot Partner.

На первый взгляд Peugeot Partner или Renault Kangoo — идеал автомобиля. Это и удобная городская машина на каждый день, и вместительная «рабочая лошадка», и практичный транспорт для дачи или вылазок на природу.

Впрочем, познакомимся с нашими героями поближе.

На фоне закамуфлированного под внедорожник Partner с мощными неокрашенными бамперами и зарешеченными фарами (для полноты картины недоставало только «кенгурина») Kangoo выглядел этаким трудягой-простачком.

А откровенно аскетичный, практически лишенный какой бы то ни было отделки интерьер лишь подчеркивал сугубую утилитарность машины. Заметим, что в тесте участвовала не базовая модификация, а самая «продвинутая» версия Expression стоимостью от $17 749, усиленная кое-какими насущными опциями вроде кондиционера ($1370), CD-магнитолы ($200) и противотуманных фар ($145).

Впрочем, голый металл в салоне — еще не повод отказываться от покупки. «Бюджетные» модели редко могут похвастать высоким качеством отделочных материалов. Гораздо важнее, каковы ощущения за рулем. По удобству посадки у «французов» практически полный паритет. В актив Partner можно засчитать

регулируемую по высоте рулевую колонку, что позволяет варьировать посадку от почти легковой до сугубо автобусной. Его соперник этой опции лишен. «Баранка» Kangoo закреплена намертво, но установлена на некоем среднестатистическом уровне, обеспечивающем вполне приемлемое удобство управления. Сиденья обоих «каблучков» предлагают минимальный набор из двух базовых настроек — горизонталь и наклон спинки. Сами кресла довольно комфортны, а у Peugeot даже обладают некоторым подобием боковой поддержки (спинки передних сидений в Renault заметно шире, и между ними помещается лишь один откидной подлокотник, а не два, как у конкурента).

Благодаря высокой посадке жаловаться на недостаток обзорности не приходится. Задняя полусфера хорошо просматривается в крупные зеркала. Кстати, отметим одну забавную деталь: в Partner электроприводом снабжено лишь зеркало с пассажирской стороны, водительское же настраивается механически. Свои странности имеются и в Kangoo. Например, клавиши передних электрических стеклоподъемников (задние стекла в обеих машинах представляют собой лишь приоткрывающиеся форточки) почему-то упрятаны в карманы дверей — искать их там, право, не очень удобно.

Ну а каково пассажирам? Им во французских «каблуках» — раздолье. Место для ног сохраняется даже за рослым водителем (при росте 186 см автору без проблем удалось разместиться «за собой»). Не слишком «жмет» и «в плечах». А уж о дефиците свободного пространства над головой и вовсе говорить не приходится. Британскому «метро-кебу», куда джентльмен садится, не снимая цилиндра, такое и не снилось. Удобство посадки обеспечивают сдвижные двери с довольно широкими проемами. В базовой комплектации обеих машин они предлагаются лишь с правой стороны, однако тестовые автомобили имели полный комплект.

Весьма широкие возможности предлагают наши герои и в индустрии грузоперевозок. Что, в общем, и не удивительно — оба они классифицируются как грузопассажирские автомобили. Подъемные (либо распашные двустворчатые) двери обеспечивают удобный доступ в багажный отсек вместимостью почти 3000 л.

Разумеется, речь идет о двухместном размещении и загрузке под потолок, для чего в обоих «каблуках» предусмотрены прочные багажные сетки, закрепляемые за передними креслами. Полезный объем можно варьировать, полностью или частично (в соотношении 60:40) складывая задние сиденья. Но даже при наличии всех пассажиров «на борту» в багажнике остается достаточно места для крупной поклажи.

Стоит отметить, что грузовая платформа Kangoo имеет резиновое покрытие, безусловно, более практичное, чем ковролин в Partner. Зато Peugeot предлагает больше разнообразных отсеков для необходимых в дороге мелочей. Помимо общих для обоих авто полок над ветровым стеклом и вместительных карманов в дверях Partner может похвастать парой ящиков-тайничков в ногах задних пассажиров (сии емкости деликатно прикрыты от посторонних глаз ковриками).

Конечно, ожидать от развозного фургона какого-то особого драйва, отточенной управляемости или выдающихся динамических характеристик было бы опрометчиво. Тем

приятнее удивил Kangoo, продемонстрировавший весьма резвый нрав. Тандем 1,4-литрового 75-сильного мотора и 5-ступенчатой механической трансмиссии (единственный силовой агрегат, доступный российскому покупателю) оказался очень органичным. Благодаря похвально живой реакции на акселератор и удачно подобранным передаточным числам в коробке грузопассажирский Renault уверенно разгоняется на первых трех передачах, позволяя без напряжения держаться в городском потоке. Правда, на трассе слабый моторчик «скисает», заставляя переключаться вниз для обгона или на затяжном подъеме. К тому же высокий кузов с далекими от идеала аэродинамическими показателями ощутимо реагирует на порывы бокового ветра.

В равной мере это характерно и для Partner: автомобиль «парусит», нервно реагирует на колейность дорожного покрытия и, несмотря на большую по сравнению с Kangoo мощность (в тесте принимала участие 1,6-литровая 110-сильная версия), вызывает желание перемещаться в пространстве с меньшей скоростью и большим достоинством.

Впрочем, для транспортного обеспечения мелкооптовой торговли и семейных поездок на дачу по выходным — а именно такими представляются основные задачи наших героев — выдающиеся динамические характеристики и не требуются. Довольно энергоемкая подвеска обеспечивает неплохую плавность хода, а приличный дорожный просвет (его, кстати, можно опционально увеличить) и защита жизненно важных центров под днищем автомобиля (составляющая российского пакета) позволяют без особого риска штурмовать бордюры в городе или разбитые проселки.

Казалось бы, наши грузопассажирские герои и впрямь близки к идеалу. Однако ни Kangoo, ни Partner отнюдь не числятся в лидерах продаж. Ведь для обычной «рабочей лошадки» они дороговаты (пустой, как бубен шамана, Renault стоит от $14 460, а за базовую версию Peugeot в аналогичной комплектации просят от $16 850). Свободу передвижения вне асфальта серьезно ограничивает отсутствие полного привода (Kangoo 4x4 в России почему-то не продается). И наконец, иметь «каблук» в качестве единственной машины по отечественным меркам не очень-то престижно.

КРАШ-ТЕСТ RENAULT KANGOO

Серию краш-тестов ассоциации EuroNCAP, проведенной в 2003 году, Renault Kangoo завершил с результатом в 26 баллов, что соответствует показателю 4 звезды. За имитацию фронтального удара автомобиль получил 12 очков из 16 возможных. Эксперты положительно оценили работу подушек безопасности и оснащенных преднатяжителями ремней. Однако при этом они отметили и склонность силового каркаса кузова к нестабильной деформации. Боковой же тест был выполнен Kangoo на 13 баллов.

КРАШ-ТЕСТ PEUGEOT PARTNER

Испытания Partner EuroNCAP не проводила, тем не менее в 2005 году серию краш-тестов прошел аналог этого авто — Citroën Berlingo, в итоге получивший 26 баллов, что соответствует показателю 4 звезды. В ходе фронтального удара «водитель» ударился грудью о рулевую колонку, а «передний пассажир» приложился коленями о

переднюю панель. В результате автомобиль получил только 10 баллов. Без нареканий не обошлось и во время бокового теста, правда, результат здесь оказался выше — 15 баллов из 18.

Renault Kangoo
+ Резвый и сбалансированный силовой агрегат (1.4 МКП-5), неплохая управляемость, относительно невысокая начальная цена.
- Нерегулируемая рулевая колонка, неудобный педальный узел, минимум внутренней отделки.

Peugeot Partner
+ Брутальный дизайн с внедорожными элементами, просторный салон, энергоемкая подвеска.
- Сравнительно высокая цена, заторможенные реакции на акселератор, неинформативная педаль сцепления.

НАШИ ЭКСПЕРТЫ
Николай ЛЕМЕХОВ, эксперт компании «Автомир»:
— На наш взгляд, оба представленных автомобиля — и Peugeot Partner, и Renault Kangoo — достойны внимания и могут рассматриваться как равноценные альтернативы для приобретения.

Серийная версия Renault Kangoo была представлена в декабре 1997 года, в настоящий момент данная модель удерживает хорошие позиции в своем сегменте. Также следует отметить, что такие именитые корпоративные заказчики, как служба доставки UPS и «Дойче Пост», выбрали этот автомобиль для комплектации своего парка.

Renault Kangoo идеально подходит компаниям малого и среднего бизнеса для решения своих повседневных задач по перевозке некрупногабаритных грузов — заднее сиденье можно сложить на треть или полностью, что обеспечит дополнительное пространство, две сдвижные боковые двери облегчают посадку в автомобиль.

Автомобиль удобен как для городского вождения, так и для дальних путешествий. Небольшой по объему и экономичный мотор даже с полной нагрузкой (около 600 кг) позволяет машине резво бежать, составляя конкуренцию простым легковушкам и при этом сохраняя управляемость и эффективное торможение.

Протестировать автомобиль перед покупкой можно в салонах официальных дилеров, таких как «Автомир», а приобрести Kangoo можно с использованием специальных программ кредитования (например, «Рено-кредит» с процентной ставкой 7,9%) или в рассрочку.

Андрей Цыбульский
Журнал "МКмобиль" 04.2007