

Масштабный сравнительный тест автомобилей малого коммерческого класса - Renault Kangoo, Ford Tourneo и Peugeot Partner.

КОРПОРАТИВНЫЕ КАБЛУКИ

Температура за бортом -23 градусов С, резкий порывистый ветер, метель. На скорости 90 км/ч ветер так шарахнул в борт, что машину удалось удержать на курсе только благодаря энергичному движению рулем. Это не экстремальная посадка в непогоду по приборам, это тест фургонов.

FORD TOURNEO CONNECT

Ford существенно больше конкурентов и внутри, и снаружи. Приборная панель читается легко. регулируемый в двух плоскостях руль позволяет подобрать оптимальную посадку. Рычаг кп с четкими ходами, а рукоятка удобно лежит в руке. Грузовое пространство огромно, но для того, чтобы сложить сиденья, нужна серьезная сила, а для того, чтобы они заняли положенное место, на них надо подпрыгивать – неэстетично, но работает. Сиденья connect оказались самыми удобными, но при обилии полочек телефон положить некуда.



Под капотом

Двигатель: рабочий объем - 1796 см^3,
макс. мощность - 115 л. с. при 5750 об./мин,

макс. момент - 160 Нм при 4400 об./мин
Расход топлива (трасса/город/средний): 7,4/12,9/9,4 л на 100 км
Число мест - 5
Привод - передний

Подвеска

Передняя - независимая, пружинная
Задняя - рессорная
Коробка передач - мех. 5-ступ.

Динамические характеристики

Максимальная скорость, км/ч - 170
Разгон до 100 км/ч, с - 12,7

Общие данные

Масса снаряж./полная, кг - 1420/2120
Полезный объем груза, $м^3$ - 3,2
Грузоподъемность, кг - 700



PEUGEOT PARTNER

Самая бедная базовая комплектация искупается низкой ценой. Производители заявляют, что у peugeot внутренний объем больше на 200 л, на самом деле это лукавство, преимущества partner – в меньших колесных арках и самом простом алгоритме складывания сидений: надо просто нажать две кнопки на спинках. Почему-то считается, что подъемная дверь престижнее, но удобнее все-таки распашные, особенно такие, которые могут открываться как на 90 градусов, так и на 180 градусов. Схема складывания сидений одинакова: спинка ложится на подушку, и вся конструкция поднимается вертикально. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, а сиденья средненькие.



Под капотом
Двигатель: рабочий объем - 1361 см^3,
макс. мощность - 75 л. с. при 5500 об./мин,
макс. момент - 120 Нм при 3400 об./мин
Расход топлива (трасса/город/средний): 6,2/9,7/7,5 л на 100 км
Число мест - 5
Привод - передний
Подвеска
Передняя - независимая, пружинная
Задняя - торсионная
Коробка передач - мех. 5-ступ.
Динамические характеристики
Максимальная скорость, км/ч - 150
Разгон до 100 км/ч, с - 17,5
Общие данные
Масса снаряж./полная, кг - 1190/1780
Полезный объем груза, м^3 - 2,8
Грузоподъемность, кг - 590



RENAULT KANGOO
В трафике городских пробок узким и коротким машинам нет равных. В базовую комплектацию (express) включена магнитола с cd. Тахометр и спидометр привычны и читаемы, чего не скажешь об указателе температуры и уровня топлива; Рычаг не самый удобный и в верхних положениях к нему приходится тянуться. Разумеется, две боковые сдвижные двери всегда удобнее одной, это позволяет как угодно играть комбинациями пассажиры/груз. В номинации «трансформация салона», в этом тесте renault выигрывает по очкам. Рулевая колонка закреплена намертво, а с учетом вертикальной посадки удобно усесться удается не всем.



Под капотом
Двигатель: рабочий объем - 1390 $см^3$,
макс. мощность - 75 л. с. при 5750 об./мин,
макс. момент - 112 Нм при 4400 об./мин
Расход топлива (трасса/город/средний): 5,5/9,2/6,8 л на 100 км
Число мест - 5
Привод - передний
Подвеска
Передняя - независимая, пружинная
Задняя - торсионная
Коробка передач - мех. 5-ступ.
Динамические характеристики
Максимальная скорость, км/ч - 154
Разгон до 100 км/ч, с - 13,7
Общие данные
Масса снаряж./полная, кг - 1065/1645
Полезный объем груза, $м^3$ - 2,6
Грузоподъемность, кг - 580



Понравилось/ не понравилось

FORD TOURNEO:
ПОНРАВИЛОСЬ
Большие наружные зеркала для фургона – необходимость, ведь если грузить «под крышу», то салонное зеркало становится бесполезным
НЕ ПОНРАВИЛОСЬ
Закрывать капот ключом зажигания? Эта фирменная фишка Ford заставляет глушить двигатель каждый раз когда открываешь капот

PEUGEOT PARTNER
ПОНРАВИЛОСЬ
Салонные дефлекторы – просто и функционально, направить поток можно куда угодно, а можно просто закрыть. Здесь просто нечему ломаться!
НЕ ПОНРАВИЛОСЬ
Идея неплохая, но вот форма... После мойки на морозе открыть бензобак проблема. Кстати, этим же отличился и Kangoo

RENAULT KANGOO

ПОНРАВИЛОСЬ

Сочетание двигателя и коробки изгоняет из привычного трафика скуку, пустая машина моментально «ввинчивается» в любую щель

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

Обилие голого металла внутри машины за $20 тыс. обескураживает

Наверное, если бы я жил в пригороде Парижа и имел свою лавку, где торговал бы молоком и свежей зеленью, я бы всерьез рассуждал о выгодах приобретения грузопассажирского фургона за 15–18 тыс. евро. Но пока живы «Газель» и «ВИС», удел таких машин в России – служить корпоративным транспортом «на все случаи жизни» в крупных компаниях. Хотя мне по секрету рассказали, что «лица известной национальности» купили несколько Partner'ов для того, чтобы возить огурцы на рынок.

ЕЗДОВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Преодолеть снежный бруствер высотой 15 см, который намело перед стоянкой, удалось с седьмой попытки, просто накатав себе колеи. Да, в условиях нашей зимы высокооборотистый 1,4-литровый двигатель и не самый большой дорожный просвет – не самое лучшее сочетание...

Но после ночевки на морозе двигатель завелся без проблем, и мы влились в трафик московских пробок. Вот тут узкие и короткие Partner и Kangoo показали себя наилучшим образом. Они втискиваются в любые щели, а бодрые движки позволяют даже «пошалить». В общем, если ваши интересы умещаются внутри «кольцевой», то выбор Peugeot и Renault вполне оправдан. Они не займут много места при парковке и вовремя будут на месте. А вот на трассе, на скорости за «сотню», высокие кузова уже заставляют полностью концентрироваться на вождении. Достоинства же Ford раскрываются как раз там, где есть место для разгона. На 130 км/ч, даже на зимних шинах, фургон ведет себя предсказуемо, очень неплохо стоит «на дуге в повороте» и держит прямую, практически не реагируя на колеи. Не стоит себя обманывать: несмотря на небольшой радиус разворота (кстати, все три машины отличаются отличной маневренностью), Connect – большой автомобиль и ведет себя соответственно. С непривычки в «мертвых пробках» в сравнении с конкурентами движение довольно нервное – мешают габариты и резковатые тормоза. Но это заметно, когда перепрыгиваешь с одной машины на другую. Достаточно провести день за рулем Ford, чтобы оценить эластичность 1,8-литрового (115 л. с.) Duratec, позволяющего пустой машине трогаться «со второй» и переключаться через передачу. И вообще, чем больше времени проводишь за рулем, тем Connect кажется меньше, но вот с шириной приходится считаться всегда и зачастую там, где Kangoo и Partner «просачиваются» вперед, Ford остается грустить в хвосте пробки...

РАБОЧЕЕ ПРОСТРАНСТВО

Зимой в России жизнь автомобильных фотографов – это эпос «Калевала». Особенно актуально то место, где рассказывается о «Стране вечных льдов»: очень холодно и солнце быстро проваливается за горизонт. Даже когда надо запечатлеть салон, условия освещения требуют открытых дверей. Разумеется, жизнь корпоративных водителей не

настолько сурова, но участие в фотосессии помогло понять, что машины выстывают очень быстро. Особенно это заметно в Kangoo с его обилием голого металла: покупая машину за $20 тыс., хотелось бы видеть передние стойки и «подоконники» прикрытыми. Правда, и отопитель здесь самый эффективный. Чуть больше времени требуется чтобы прогреть салон Peugeot, а Ford в этой категории – аутсайдер.

Рабочее время водителя делится на три неравные части. Первая, самая короткая, – подготовка к выезду. Корпоративная машина должна быть чистой по определению, но прямоугольность дизайна и вертикальные стенки норовят собрать на себя всю дрянь, которой поливают улицы. Принимать же водные процедуры на морозе наши подопечные ох, как не любят. Достаточно того, что у всех трех машин бензобак открывается ключом. Идея, сама по себе, неплохая, антикриминальная, но вот открыть бензобак после мойки на Kangoo и Partner довольно проблематично. Из разговора с водителями выяснилось, что иногда эта операция отнимает до часа времени! Connect заправился без проблем, но открытая личинка все же внушает опасения. Кстати, у Ford'а ключом открывается и капот, и для того чтобы проверить уровень стеклоомывайки, приходится глушить двигатель. У Renault двигатель в этом случае глушить необязательно, но для того чтобы открыть капот трем водителям, общий стаж которых вплотную приближается к 40 годам, понадобилось 10 минут – именно столько времени заняли поиски крохотного рычага под передней панелью.

Остальное рабочее время (от 8 до 12 часов ежедневно) делится на движение и ожидание. Когда работа отнимает столько времени, удобство водителя выходит на первое место. Все три машины предлагают вертикальную посадку, но комфортнее всего удалось устроиться за рулем Connect: здесь три регулировки водительского сиденья, а руль регулируется в двух плоскостях. У Partner руль регулируется только по наклону, а у Kangoo – закреплен намертво. Привод сцепления французских машин – это традиционная загадка. Каждый раз неинформативной педалью его приходится отлавливать, и в какой момент устройство сработает – знают только производители. Рычаг КП больше всего понравился у Ford: массивная рукоятка удобно ложится в руку, а промахнуться сложно. У Peugeot ситуация с избирательностью чуть хуже. Самый невнятный привод КП у Renault, кроме того, к первой, третьей и пятой передачам приходится тянуться.

Интерьеры «французов» очень похожи, явно второе поколение машин делалось с оглядкой на конкурента. Здесь масса полок и полочек, ящики под пассажирскими креслами и скрытые полости у ног задних пассажиров. И огромная полка под потолком... В принципе, все то же самое можно отыскать и в салоне Connect, но вот положить телефон или пачку сигарет уже некуда. Попытка пристроить их на передней панели, после нескольких маневров, закончилась неудачей – за мобильником пришлось поползать по всему салону. Удобная пепельница входит в базовую комплектацию только Peugeot, а в корпоративном сознании Ford и Renault здоровый образ жизни уже, видимо, укоренился.

ПОЛЕЗНЫЙ ОБЪЕМ

Перевезти четырех пассажиров не проблема, но комфортной эту поездку можно будет

назвать только в Connect, здесь больше места и по ширине, и по длине. А вот французские машины просторными не назовешь – над головами седоков свободно, а вот втроем на заднем сиденье тесновато, да и колени упираются...

Сами задние сиденья разделены в пропорции 40/60 и складываются одинаково, в два приема: спинка укладывается на подушку, и вся конструкция поднимается вертикально. Удобнее всего это проделывать в Peugeot, достаточно нажать две кнопки на спинках. В Renault после того как сложена спинка, надо потянуть за пару ременных петель. У Ford петля одна и усилие на ней «недетское»: фордовские сиденья легче всего демонтировать совсем, но установка назад тоже потребует усилий.

Разница в объеме французских машин минимальна, пространство Renault чуть меньше из-за того, что арки чуть больше входят в салон. Ford явно больше и по ширине, и по высоте. Но вот распашные задние двери доступны только в длиннобазном варианте Ford, а Kangoo и Partner предлагают своим клиентам подъемную или распашные двери на выбор. Так что по удобству погрузки Ford немного уступает конкурентам.

РЕЗЮМЕ

Подробно писать о комплектациях и опциях не имеет смысла, их очень много. Количество подушек безопасности, высокая или низкая крыша, длинная или короткая база (для Ford), наличие АБС и ПБС, качество аудиосистемы – все зависит от толщины вашего кошелька.

Французские машины очень близки и по удобству, и по ходовым качествам. Опыт эксплуатации подсказывает, что и здесь примерный паритет. Значит, остается вопрос цены и эстетических приоритетов. По большинству критериев Ford выходит вперед, но он больше и дороже, кроме того, очевидно, что затраты на эксплуатацию будут выше.

Если ваши интересы не выходят за границы мегаполиса, то можно голосовать рублем за французов, а если в системе координат город/шоссе пробег равнозначен, то выигрывает Ford.

Текст: Макс СергеевФото: Леонид Дедух
Журнал "Автомобили" 03.2006