

Недавно вышла обновленная версия Рено Кангу, обновился и фургон от Форда.

Сравнительный тест Renault Kangoo и Ford Tourneo Connect.

Карьера каждого преуспевающего бизнесмена обязательно включает в себя этап больших и малых перевозок-переездов. Этап этот трудный и нервический, но неминуемый, как камень на перепутье. Любой переезд — беда, любая перевозка — геморрой. Но некоторые все претерпевают и даже втягиваются, да так, что меняют, пардон, ориентацию своего бизнеса, и начинают зарабатывать автоперевозками. Другие приобретают пару-тройку перевозных спецагрегатов, подстраховавшись от непредвиденных геморроев. А третьи просто откладывают золотые яйца опыта в вечную копилку знаний... Во как! А говорили: «пирожки», мол, с «каблучками» — это сплошная практика и никакой романтики.

Что толку сгребать в кучу все автохлебобулочные и автообувные изделия, представленные сегодня на российском рынке? Достаточно выкатить на суд народный типичных представителей грузопассажирского семейства — в данном случае проверенного старожила Renault Kangoo и молодого неоперившегося Ford Tourneo Connect. Тогда и с остальными все сразу станет понятно — откуда и в какую сторону все едет. Стоит, кстати, оговориться — мы не собираемся доставлять на «Оке» пиццу на дом, развозить на ижевском «каблуке» десять упаковок пива по двадцати ларькам и запихивать рояль в «Газель». Короче говоря, «пирожковую» продукцию отечественного автопрома отметаем сразу. Будет время и желание, мы к ней вернемся обязательно. Так что нам главное в иностранных «пирожках»? Нам главное — чтобы костюмчик сидел:

внешний вид, объем, утилитарность, комфорт, цена непосредственно на транспортное средство и стоимость его обслуживания.



Renault Kangoo В России этот глазастый французский «пирог» появился в конце прошлого столетья, и нельзя сказать, что он мгновенно переплюнул всех присутствующих здесь до него. Однако неординарной внешностью, безусловно, смутил. Но никто не бросился тут же продавать свои тогдашние «Фольксвагены Кэдди» и «Шкоды Фавориты». Во-первых, ко всему новому, а во-вторых, ко всему французскому наши люди всегда относились настороженно, а в-третьих, подобная техника обладает заведомо большим запасом прочности, нежели техника «гражданская». Так чего зря суетиться, если старый «пирожок» еще не отработал свое? Действительно. Но с нашей гипертрофированной любовью к приставкам «пере» и «сверх» долгая и счастливая жизнь не гарантирована даже самому железному и бесхитростному, как кувалда, автомобилю. Когда очередной работяга «Кэдди» развалился под очередной тонной пива, настало время Kangoo. И все это было пять лет назад, по прошествии которых Kangoo лишь чуточку изменился внешне: французы объединили габариты, фары и поворотники в один блок, изменили форму передних крыльев и капота с бампером. И все. А зачем менять что-то внутри, когда там все и так О. К.? Ведь каждый потенциальный покупатель Kangoo отчетливо представляет себе, что он получает за 13 500 евро и, разумеется, не ждет full option. Тем не менее за эти деньги здесь есть все, чтобы передвижение с грузом в городе не казалось тяжелой работой: кондиционер, гидроусилитель и музыка. Все органы управления доступны, понятны и не требуют дополнительного внимания и разъяснения. Наверху, над головами, длиннющая полка. Туда хошь зонтик, хошь клюшку — все влезет. В нашем случае там лежала аптечка, которую легко было нащупать рукой. Небольшие, но удобные кресла, обитые практичным материалом, съемное заднее сиденье, сидеть на котором втроем, правда, тесновато, но все-таки у не слишком упитанных получается. В конечном счете, наша версия Kangoo без зазрения совести — универсал. На нем можно перевозить все — и пассажиров, и грузы, причем, грузы как высокие, так и длинномерные: шутка ли, со снятым задним сиденьем объем грузового отсека составляет 2,6 кубометра! Только для длинномеров все равно придется сложить и переднее пассажирское сиденье. Грузи — не хочу, благо еще задняя дверь сдвижная, что очень ценно и удобно, особенно для любителей рационального размещения груза. И пол багажного отделения плоский благодаря

традиционной для Renault торсионной задней подвеске на продольных рычагах и сильно наклоненным вперед амортизаторам. В крайнем случае бросишь туда матрасик и всхрапнешь пару часиков, вольготно вытянув ноги. Поспал, открыл огромную заднюю дверь и жуй под ней свои бутерброды — защитит и от солнца, и от ливня. Ну и что, что посадка за рулем немного автобусная, а сама баранка чуть завалена к горизонту!



Ездит Kangoo очень неплохо, хоть и в пустом виде подскакивает порой в кочковатых поворотах. Так то виноваты колеса 175/65 R14. «Каблук» — он и в Африке «каблук». Зато 14-сантиметровый клиренс позволяет бесстрашно колесить по сельским грунтовкам. И динамика весьма и весьма: до «сотни» — 13,7 с. Вообще-то — только не пугайтесь — по данным завода, на Kangoo возможна установка аж семи разновидностей двигателей, вооруженных как ручкой, так и «автоматом». Однако наиболее часто из всей популяции в мире встречаются четыре вида — два бензиновых и два дизельных. В Россию же поставляется Kangoo только с 75-сильным бензиновым мотором объемом 1,4 л и механической коробкой. Да он и есть самый ходовой в наших широтах. Конечно, никакого экстрима и поворотов в заносе! Зачем? Машина легко идет 140 км/ч по прямой без груза. Но где-то после 130 км/ч ветер начинает с такой силой биться в высоченный кузов, что лучше чуть осадить. Можно включить, конечно, музыку, но чей слух могут ублажить штатные визглявые колоночки? С грузом же Kangoo без напряжения выдает 110 км/ч и мягко плывет по неровностям. Максимальные 525 кг мы, конечно, в него не грузили, но и с нашими 300—400 кг чувствовали себя вполне уверенно и ненапряженно. Что до обслуживания... Французы считают, что за 100 тыс. км пробега владелец любого автомобиля Renault должен появиться на сервисе максимум пять раз. Первое ТО — 15 тыс., второе — 30, третье — 45, четвертое — 60 и пятое — 90. Цены на обслуживание объявлены едиными на всей территории СНГ, где ТО осуществляется по двум тарифам в зависимости от региона, в котором расположена дилерская станция. Так, за первое ТО Renault Kangoo клиенту придется заплатить, например, в Москве и Питере 99 евро, а в Туле и Нижнем — 89. Плюс — годовая гарантия без учета пробега, плюс шестилетняя гарантия от коррозии. Прелесть, не правда ли? Судя по возросшей популяции «кангушек» условия вполне подходящие к эксплуатации. Одна беда — бензобак у Kangoo открывается ключом, и замочная скважина ничем не прикрыта. Так что главное после зимней мойки не забыть продуть личинку и побрызгать внутрь чем-нибудь незамерзающим. А так — высший класс! Замечательный, простой и очень продуманный автомобиль.



