

Колеос и Кашкай+2 еще не сталкивались друг с другом на наших страницах.

Ну что ж, пришло время!

Сравнительный тест Renault Koleos и Nissan Qashqai+2 (удлиненная версия)

Renault Koleos. Цена: €20 409. В продаже: с 2008 года.
Nissan Qashqai+2. Цена: €19 215. В продаже: с 2008 года.

Nissan свой Qashqai+2 позиционирует как городской автомобиль, а Renault прочит своему Koleos амплуа кроссовера. Неужели они такие разные? Пробуем разобраться в этом вопросе, устроив автомобилям, построенным на одной платформе, очную ставку.

Тест-пилоты
Олег Калаушин, 39 лет, автомобильный журналист, стаж вождения 21 год, личный

автомобиль - Renault Logan
Игорь Кузнецов, 47 лет, автомобильный журналист, стаж вождения 20 лет, личный автомобиль - Nissan Qashqai

Для начала давайте разберемся, что такое кроссовер. Это автомобиль, как правило, с кузовом универсал. Основная его задача — обеспечить высокий уровень комфорта и управляемости на асфальте. В то же время благодаря наличию полного привода он способен на езду по легкому бездорожью. Следовательно, к кроссоверам относится и Qashqai, а значит, его можно смело ставить в один ряд с другими представителями этого класса. Можно-то можно, если бы не одно но. Дело в том, что Qashqai является компактным кроссовером и не может напрямую конкурировать с более массивными конкурентами. Зато это может сделать его младший брат Qashqai+2. Подросший как в длину, так и в высоту автомобиль вновь стал интересен тем, кому обычный Qashqai был маловат. И теперь его уже можно смело сравнивать с более габаритными родственниками. А кто у Qashqai прямой родственник? Правильно, Renault Koleos.

Впрочем, распознать в них родственников очень непросто. Оно и понятно, ведь над одним автомобилем трудились люди из чопорной Англии, над другим — склонные к авантюризму и революциям французы. В итоге получилось то, что и должно было получиться: дизайн Nissan Qashqai+2 приняли практически все и безоговорочно, а вот то, как выглядит Renault Koleos, до сих пор вызывает эмоциональные споры. Но чего нельзя не признать, так это того, что Koleos выглядит намного «сильнее» оппонента. Есть в его облике нечто, что никоим образом не позволяет усомниться в серьезности его намерений. Малые передний и задний свесы, меньшая колесная база, дутые колесные арки — все это делает образ автомобиля более сбитым. Qashqai, увы, не столь мужествен, растянутая колесная база слегка подпортила силуэт, превратив коренастого гимнаста в баскетболиста. Но даже после растяжки внешний облик Qashqai+2 все же более привычен взору.

Более привычен взору и его интерьер: он строг, но в меру, функционален, но без фанатизма, красив, но не изобилует излишествами. Здесь все привычно и удобно, за исключением одного, а точнее, тех самых «+2». Назвать эту пару стульчиков, которые достаются из пола багажного отсека, полноценными местами сложно, даже применительно к детям. Что уж говорить о взрослых. Автору этих строк не удалось не только там обустроиться, но и даже туда протиснуться. В связи с этим рассматривать Qashqai+2 как альтернативу мини-вэну просто смешно, а вот как машину с внушительным багажником — это пожалуйста. Кроме того, у «+2», в отличие от обычного Qashqai, второй ряд сидений имеет продольную регулировку, что позволяет без труда балансировать между объемом багажника и удобством посадки пассажиров.

Koleos в плане трансформации багажного отсека не столь продвинут, а сиденья складываются лишь в соотношении 60/40, в то время как у одноплатформенника — в соотношении 40/20/40. Да и сам багажник у «француза» не слишком велик, всего 450 литров против 550 японских. А вот что можно поставить Renault в заслугу, так это большое количество фиксированных установок угла наклона спинки, а также механизм ее складывания. Достаточно потянуть за ручку в багажном отсеке, как сиденья сами,

словно по мановению волшебной палочки, ложатся вровень с полом. В общем, все для удобства, все для комфорта. А окружать себя комфортом французы умеют. Что, собственно говоря, в полной мере и проявляется в интерьере Koleos. Можно, конечно, долго спорить и о расположении управления аудиосистемой или же климатической установкой, рассуждать о не самом неудобном месте для клавиши подогрева сидений, но все это частности, о которых мгновенно забываешь, стоит лишь тронуться в путь. Автомобиль с первых же метров пути буквально обволакивает заботой и комфортом. Энергоемкая подвеска, потрясающая шумоизоляция, тяговитый двигатель — все это действует несколько расслабляющее, а порою и вовсе кажется, что забота о том, кто сидит за рулем, чрезмерна. В частности, речь идет о рулевом управлении. Электроусилитель с переменным усилием на незначительных скоростях настолько ревностно исполняет свои обязанности, что частично лишает водителя обратной связи с колесами.

Qashqai+2 в плане управляемости более собран из-за более острого рулевого управления, а подвеску и вовсе убаюкивающей не назовешь. И что бы там ни говорили о том, что Qashqai+2 стал намного мягче своего старшего братца, в действительности это фактически не ощущается, во всяком случае, в сравнении с Koleos. Однако последнее как раз и позволило «японцу» лучше держать дорогу.

А что же у машин с динамикой? Несмотря на то, что автомобили имеют разные и фактически несопоставимые по мощности двигатели, динамические показатели фактически схожи, в то время как в топливной экономичности «японец» явно выигрывает у «француза», особенно если речь идет о расходе топлива в городских условиях.

А вот существенной разницы в поведении автомобилей на бездорожье мы, если честно, не заметили. Понятно, что полный привод расширяет географию применения этих автомобилей. Однако уподоблять что Qashqai, что Koleos внедорожникам не стоит. Но и пасовать перед временными трудностями не следует. Ведь порой важен даже не полный привод, а наличие достаточного клиренса. А он у этих автомобилей вполне приемлем, во всяком случае для этого класса автомобилей. Для того чтобы быть в городе на высоте, вполне хватит, а дальше — как повезет. Дороги у всех разные, а вот путь, как выяснилось, один.

Renault Koleos

Koleos — модель интернациональная. Дизайн разрабатывался в техническом центре Renault под Парижем, ходовой частью занимались японцы, а выпускают Koleos и вовсе в Корее на совместном предприятии Renault Samsung в Бусане. Последнее обусловлено тем, что на одном с «французом» конвейере собирают его брата-близнеца Samsung QM5.









Журнал "Колёса"