

Еще один нестандартный сравнительный тест - сравниваются три автомобиля из совершенно разных весовых категорий. Итак, Renault Logan, Kia Spectra, Ford Focus.

ЭКОНОМ-КЛАСС РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

Год 2005-й войдет в сознание российских покупателей как переломный. На рынке появляются сразу два новых бренда бюджетных «нашемарок»: Kia Spectra и Renault Logan. А очередь на Ford Focus II растягивается на полгода. Одновременно с этим исчезает народно-оцинкованный ИЖ, а вазовская «Калина» вызывает у жителей столиц только недоумение.

Кто есть что

Renault Logan
Цена испытанного автомобиля $13 739
Макс. мощность 90 л. с. при 5500 об./мин
Макс. скорость 175 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 11,5 с

KIA Spectra
Цена испытанного автомобиля $13 320
Макс. мощность 101 л. с. при 5500 об./мин
Макс. скорость 186 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 11,6 с

Ford Focus

Цена испытанного автомобиля $14 190
Макс. мощность 100 л. с. при 6000 об./мин
Макс. скорость 182 км/ч
Разгон 0–100 км/ч 12,0 с

Все три тестируемые машины – седаны с двигателем 1,6 л и механической коробкой, даже цена практически одна и та же. Но какие же они разные! Начать с того, что производители относят свои творения к разным классам. Но по своим габаритам вся троица попадает как раз в современный сегмент С. Правда, Logan при этом чуть короче конкурентов, а у длинной Kia оказалась самая короткая база.

RENAULT LOGAN – ВСЕ ПО-ЧЕСТНОМУ

Надо отдать французам должное – чего они добивались, то и получили на выходе. Logan – это действительно бюджетный автомобиль для стран третьего мира. Об этом говорит все: и немудрящая отделка передней панели самым дешевым пластиком, и «фетровый потолок», и номинальная звукоизоляция, и угловатый дизайн. Очевидно, что Logan строился вокруг огромного салона. Места в нем хватает на пятерых мужчин ростом 195 см. Отсюда и вертикальная посадка, и боковые стойки почти без наклона – снаружи Renault самый противоречивый и угловатый из тройки, он воспринимается выше и шире остальных.

Высокая посадка – это на любителя, можно опустить водительское сиденье пониже, но руль перекроет рабочие сектора спидометра и тахометра, а регулировки по углу наклона нет. С другой стороны, «высоко сижу – далеко гляжу», но это прямо по курсу и чуть в сторону, а вот с обзорностью назад – «не фонтан»: боковые зеркала маловаты, а внутрисалонное справляется со своей задачей на «четверочку», мешают широченные задние стойки. Простенький профиль сидений в сочетании с серенькой тканевой обивкой радости не вызывает.

Руль дарит приятные тактильные ощущения, а «всереновские» дефлекторы вентиляции и пепельница – выше всяких похвал. Кроме этого, чрезвычайно приятно держать в руках ключ зажигания с массивным металлическим брелоком в форме фирменной эмблемы. А орудовать им придется часто: кроме дверей и замка зажигания, только им и можно открыть багажник. Сам багажник огромен (510 л), но спинка заднего сиденья не складывается, сводя на нет надежды на перевозку длинномеров.

Logan намного легче соперников, и то, что его 8-клапанный двигатель развивает всего 90 л. с., не сказывается ощутимой потерей в динамике, но ехать быстро не хочется – слишком шумно, двигатель жалуется на свою нелегкую долю слишком громко, да и колесные арки не молчат, и на этом фоне пропадают аэродинамические шумы. Поражает энергоемкость подвески: большинство привычных люков, трамвайных путей и лежачих полицейских можно проходить на довольно приличной скорости, не доставляя неприятных ощущений.

Перед проектировщиками Renault стояла задача сделать максимально дешевый, современный автомобиль, способный перевозить пятерых взрослых по разбитым

дорогам, и они ее с блеском решили.

FORD FOCUS – ФАВОРИТ

После запуска завода во Всеволожске в России исчез гольф-класс. Главным мерилом автомобильных ценностей в сегменте С стал Focus. У него самый современный и гармоничный дизайн, отличная управляемость, а главное – ему нет равных по соотношению цена/качество.

Если даже с закрытыми глазами усесться в Focus, все равно понимаешь, что ты находишься в епархии Ford. Характерная форма руля, известная по Mondeo и C-Max, немецкая жесткость и профиль кресел – все это однозначно заявляет о родовой принадлежности. Эргономика близка к эталонной, машина не требует привыкания – усилия на педалях, в отличие от Logan, ожидаемые и прогнозируемые. Запас пространства на задних сиденьях не меньше чем в Logan, но из-за наклона стоек Focus воспринимается как более тесный, да и запас по высоте здесь явно меньше. По объему багажника Focus не уступает Logan, но в комплектации Comfort спинка заднего сиденья складывается в пропорции 2/3, чем существенно увеличивает используемый объем.

Управляемость второго поколения Focus, по сравнению с предшественником, слегка сдвинулась в сторону комфорта, но и с такими настройками она лучшая среди претендентов. Субъективно Ford воспри- нимается самым динамичным из тройки, но даже те цифры, что заявляет производитель, говорят об обратном. Возможности шасси намного превышают возможности двигателя, и, если вы сторонник спортивного стиля вождения, то вам больше подойдет 115-сильная версия. Отдельного упоминания заслуживает рычаг КП. Это один из тех случаев, когда не жалеешь об отсутствии «автомата», – сам процесс переключения доставляет массу удовольствия.

Как ни странно, Focus не показался самым тихим, при разгоне двигатель хорошо прослушивается, хотя многим это как раз и будет нравиться: мягкий рокочущий баритон не раздражает.

Focus дает ощущение современного качественного автомобиля, даже звук, с которым захлопываются двери, «дороже» минимум на класс.

Наши выводы лишь подтверждают очереди из «голосующих рублем», растянувшиеся до июня 2006 г.

KIA SPECTRA – ПРИМЕТЫ ВОЗРАСТА

Spectra безусловно выглядит выходцем из прошлого, из того времени, когда корейские автомобили не блистали ни качеством дизайна, ни тяговитостью двигателей. Главным оружием для корейцев тогда была цена, и вот теперь они пробуют сделать второй победный заход. Философия проста: большой автомобиль за небольшие деньги.

Качество пластика явно выше, чем в Renault, но ощущения свежести не хватает. Все эти решения известны по другим машинам. «Сборник цитат» утешает тем, что нет вставок «под дерево», зачастую визуально удешевляющих салон. Сиденья с немаркой обивкой,

на мой взгляд, мягковаты – не хватает фиксации. Посадка низкая, и, когда забираешься вовнутрь, полируешь проемы полами одежды, причем как сзади, так и спереди. Пластик руля скользкий. К обзорности претензий нет, особенно понравились большие наружные зеркала.

Kia оказалась самой тесной среди участников теста. Удобно здесь только четверым, впятером ехать на дачу по московским пробкам проблематично. Зато расположить груз можно во всех возможных вариантах: заднее сиденье складывается в пропорции 2/3. Кстати, Spectra – единственная машина в тесте, в которой можно открыть багажник и лючок бензобака, не выходя из машины. Правда, багажник здесь самый скромный – 440 л, а доступ к нему «урезан» задними фонарями.

У двигателя Kia очень узкий рабочий диапазон с 4500 об./мин до 5500 об./мин, поэтому его приходится постоянно выкручивать, чтобы не вывалиться из потока. А тронуться в горку «без подгазовки» вообще проблема. После рабочего дня в пробке при въезде на Метромост это раздражает.

Spectra – самый вальяжный, мягкий и тихий из тестируемых автомобилей. Он с убаюкивающим комфортом везет своих седоков, но ощутимо кренится в поворотах. Сочетание мягкой подвески и малоинформативного рулевого управления не подразумевают спортивных повадок.

Скорее всего, эта машина будет пользоваться спросом у людей с консервативными взглядами, а таких в нашей стране немало.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

В этом тесте Renault Logan был в максимально возможной комплектации. Судите сами: подушки безопасности водителя и пассажира, регулировка водительского сиденья по высоте, АБС, ГУР, кондиционер, полный электропакет – стекла+зеркала (с обогревом), ЦЗ с ДУ + противоугонка, окраска металлик (+бампера), противотуманные фары, тонированные стекла и стальная защита картера, легкосплавные диски 15”, CD-магнитола 4х15 Вт и подогрев передних сидений. За все – $13 739.

Kia Spectra в комплектации «Оптимум» за $13 320 тоже будет иметь две подушки безопасности, ГУР, регулируемую рулевую колонку, кондиционер, обогреваемые зеркала, противотуманки и радиоподготовку. А вот АБС, подогрев передних сидений, телескопическая антенна и 4-ступенчатый автомат – это уже комплектация «Люкс» и за нее просят $14 320 – что вполне сопоставимо с Focus.

Седан Focus в комплектации Comfort с двигателем 1.6 (100 л. с.) стоит $14 190. Из благ цивилизации за эту цену имеется: регулировка сиденья водителя по высоте, кондиционер, электростеклоподъемники передних дверей, подушка безопасности водителя, ЦЗ, иммобилайзер, регулируемая в двух плоскостях рулевая колонка и спинка заднего сиденья разделенная 2/3. За все остальное придется доплачивать. Можно вписаться и в цену Logan, но тогда придется взять 5-дверный хэтчбек.

РЕЗЮМЕ

На мой взгляд, покупать Logan в максимальной комплектации не стоит, он король более низкой ценовой категории. Spectra, как и надеялись маркетологи, будет пользоваться спросом в провинции. А за эти деньги безусловным фаворитом становится Focus: по соотношению «цена/качество/удовольствие» конкурентов у него практически нет.

RENAULT LOGAN



ПОД КАПОТОМ RENAULT LOGAN:

Двигатель: рабочий объем 1598 см3,
степень сжатия 9,5:1,
макс. мощность 90 л. с. при 5500 об./мин,
макс. момент 127 Нм при 3000 об./мин

Расход топлива (EU): 5,8/10 л на 100 км
Объем топливного бака: 50





Максимальный объем: 510 л. Багажник один из самых больших в классе, но открывается только ключом

Число мест 5
Привод передний
Подвеска
Передняя МакФерсон
Задняя полунезависимая
Коробка передач мех. 5 ступ.
Динамические характеристики
Максимальная скорость, км/ч км/ч 175
Разгон до 100 км/ч, с 11,5
Общие данные
Масса снаряж./полная, кг 980/1535

В ГОРОДЕ вполне хватает разгонной динамики 90-сильного двигателя
АВТОБАН – не стихия Logan, все достоинства становятся очевидными на разбитом асфальте и проселке
ЧЕГО-ЧЕГО, а самобытности дизайна этому Renault не занимать, 100%-ная узнаваемость

KIA SPECTRA











[illegible], но открывается рычажком с







НО



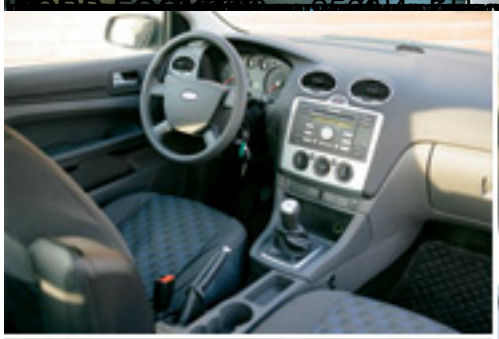
















Автор: Максим Сухарев, Борис Ларин, Давид Дедух