



Уже совсем скоро наши дороги примут на свои полосы новый автомобиль. Автомобиль новинка не только у нас, в Европе он также еще никому не известен. Знакомимся - Renault Koleos.

Полноприводный автомобиль повышенной проходимости для Франции — это нонсенс. Последние 100 лет в этой стране настолько все в порядке с дорогами, что нет необходимости строить заведомо более сложные машины с колесной формулой 4x4. И если бы не мода, французы ни за что не пошли бы на создание SUV. Но не зря говорят, что теперь в автомобилестроении главными стали не инженеры и тем более дизайнеры, а маркетологи.

Маркетинг диктует. Все остальные соглашаются и молча расходятся по рабочим местам думать над заданием. Но если возникла необходимость с нуля создавать производство для страны, в которой на полный привод есть мода, но нет реальной сферы применения, то лучше всего позвать в союзники тех, кому подобная машина действительно нужна. И поэтому фирма «Renault» поступила очень правильно, придумав разместить производство в Корее, на своем (на 80,1%) заводе «Renault-Samsung Motors». А корейцам такая машина необходима и на внутреннем рынке, и тем более на экспорт. Ведь кроссоверы отлично позиционируют любую фирму на зарубежных рынках, поскольку мода на них повсеместна. Затеявая работу над абсолютно новым для себя изделием, «Renault» не ограничилась лишь корейским партнером. И призвала в соавторы «Nissan», давно умеющую делать очень хорошую технику 4x4. В итоге за основу

конструкции взяли платформу Qashqai, трансмиссионные достижения — от X-Trail, облик доверили мастеру Ле Кеману, а с корейцами занялись реконструкцией завода.

Результат совместной работы называется Renault Koleos. По нашим меркам он классифицируется как автомобиль повышенной проходимости. Весь остальной мир называет его кроссовером. Ездовая презентация автомобиля проходила в Марокко. Судя по всему, марокканские проселки французы воспринимают как эталонное бездорожье. Два дня на грейдерах показали машину с лучшей стороны. Во-первых, французы в традиционной борьбе за шарм добились потрясающей шумо-изоляции. Как ни стучал гравий по днищу, как ни старался песок в колесных арках, Koleos оставался тихим. В салоне комфорт, красота и никаких звуков извне. Это очень серьезное достижение. Во-вторых, французы очень многопланово подошли к вопросам безопасности. Судя по отсутствию скрипов на марокканских сопках, жесткость кузова отменная. Видимо, к пяти звездам по EuroNCAP машина готова полностью. А кроме того, электронный «ошейник» ESP ни разу не дал поставить машину в занос. Всякий раз, предвидя провокацию водителя, быстро оценив недостаточное сцепление шин с песчаной тропой аборигенов, внутренний разум автомобиля насильно снижал обороты двигателя и выправлял траекторию. Как ни старайся, а все равно останешься приличным водителем. В-третьих, интернациональный набор двигателей позволит на каждом рынке предстать в наилучшем виде. У себя во Франции публика благожелательно отреагирует на дизельный мотор Renault M9R объемом 2,0 литра и мощностью 150 л.с.

В соответствии с европейской модой агрегируется он только с 6-ступенчатыми коробками передач — автоматической и ручной. Практика показывает, что особого смысла в шестой передаче нет, но того требует маркетинг. А бензиновый двигатель у Koleos японский — Nissan TR25 объемом 2,5 литра и мощностью 170 л.с. Но набор коробок уже иной.

Механическая — тоже японская и тоже 6-ступенчатая, а вместо «автомата» — CVT. В-четвертых, у машины очень удачная настройка трансмиссии. Чтобы показать, как умело электроника блокирует вывешенные колеса, позволяя ехать на оставшихся в зацеплении трех, а то и двух колесах, возле журналистского лагеря организаторы теста построили специальное препятствие в виде очень уж сильно пересеченной местности и с упоением давали всем посмотреть на вздернутую в зенит машину, не утратившую тем не менее способности к езде даже в таком оригинальном состоянии.

В-пятых, у автомобиля отлично сделанный салон. Качество такого уровня на корейских машинах — это прорыв. Кроме красоты, удобства и эргономики на очень высоком уровне материалы отделки, скрупулезно подогнаны и сопряжены детали. Причем сами французы отнеслись к этому как к должному и даже не акцентировали внимание. Зато вовсю расхваливали аудиосистему «Bose». И по праву. Звучит она великолепно. Чрезвычайная радость французов по этому поводу объясняется не только отменным звучанием, но и самим фактом: им очень льстит, что «Bose» наконец-то стал сотрудничать с «Renault».

Из особенностей автомобиля, пожалуй, интересны две. Первая — различная величина

дорожного просвета в зависимости от двигателя. С бензиновым мотором он составляет 206 мм, а с дизельным — 188 мм. Вторая — откидной задний борт. Смысл такого решения не очень понятен. Зато роднит машину с американскими внедорожниками и прочей громоздкой техникой. Выдерживает этот задний борт 200 кг, но зато дотянуться в глубину багажника из-за него становится сложнее.

Столь правильное маркетинговое решение, как Koleos, заставит многих потенциальных покупателей по всему миру, и во Франции в частности, посмотреть на фирму «Renault» по-новому. На наш рынок Koleos придет с ценовым намерением остановиться на рубеже в один миллион рублей.

КОНКУРЕНТЫ

TOUAREG LIGHT

Tiguan — чуть ли не самая ожидаемая новинка от VW за последнее время. Интерес к ней оказался настолько велик, что задолго до официального релиза модели немцы запустили ее копию в виртуальное пространство. В результате на сегодняшний день они уже имеют порядка 100 000 заказов на внедорожник. Впрочем, подобная популярность обусловлена не только традиционной любовью европейцев к вышеозначенному бренду. Этот автомобиль современен, высокотехнологичен, удобен и безопасен, так что при прочих равных клиенты отдадут предпочтение именно ему.

ПЕРВЕНЕЦ

Как и Tiguan, Ford Kuga имеет все шансы стать одним из самых популярных «паркетников». До конца года российские представители компании предполагают реализовать около 1000 экземпляров модели. Автомобиль обладает приятной внешностью, прилично оформленным салоном и относительно неплохими внедорожными качествами. Однако в отличие от того же Tiguan Kuga оснащается единственно возможным 2-литровым 136-сильным турбодизелем, агрегатированным с 6-ступенчатой МКП. По крайней мере пока.

НОВЫЙ «ЛЕСНИК»

Японцы полностью переделали этот автомобиль, тем не менее главные отличия Subaru Forester от подавляющего большинства его конкурентов остались прежними: наличие в линейке оппозитных силовых агрегатов, а также системы постоянного полного привода. Увы, но все это не лучшим образом сказывается на стоимости. В нашей стране цена на внедорожник стартует с отметки в 923 000 рублей. Почти столько же, к примеру, просят за топовую версию Ford Kuga. Впрочем, при всем богатстве выбора определенный дефицит машин этого класса все же существует, так что незамеченным на рынке новый Forester не останется.

Александр Пикуленко

Фото: [Renault](#)

[Журнал «МКмобиль»](#)

07.2008