

Выкаблучивания

Юрий ВЕТРОВ

Фото Степана ШУМАХЕРА

Экспертная группа: Юрий КУЗНЕЦОВ, Андрей МОХОВ, Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ, Иван ШАДРИЧЕВ



Ярослав Цыпленков, наш главный специалист по лосям и конусам, не стал бы в середине дня звонить с полигона в редакцию, не будь на то серьезного повода. Что-то случилось?

— Делать «переставку» с грузом мы не будем: Renault Kangoo даже пустой встает на два колеса!

Следующим утром я приехал на полигон и решил попробовать «переставиться» сам. Поеду, как «обычный водитель», на скорости 65 км/ч, тем более что это мой первый «лосиный тест» после зимы, а в таком деле лучше восстанавливать форму по чуть-чуть. Первым беру Volkswagen Caddy 1.2 TSI (105 л.с.). По ощущениям — не «каблук», а легковушка, и система стабилизации есть. Чисто прошел маневр с первого раза, а ESP даже не хрюкнула! Теперь — бензиновый Peugeot Partner Tepee (1,6 л, 90 л.с.). Тоже хорош, но один конус я зацепил: если, как водится, винить не себя, а машину, то вполне информативный руль при быстром вращении сопротивлялся больше, чем я от него ожидал. Renault Kangoo 1.6 (84 л.с.) откликнулся на мои действия степенно, неторопливо, а раз так, отметил я, руль надо будет крутануть порезче. Крутанул, успешно объехал «лося», а дальше мир в лобовом стекле сильно наклонился. Руки заработали быстрее мозга, а когда Kangoo грузно плюхнулся на асфальт — слава богу, не левой бочиной, а правыми колесами, — я подумал, что Ярослав был прав: от «переставки» с грузом надо, пожалуй, отказаться...

«Каблук» — отличный помощник по хозяйству. Мы это знаем не понаслышке: в редакции трудятся «на развозе» Renault Kangoo и Peugeot Partner (еще предыдущих поколений), дядя Ваня и Андрей Мохов ездят на «каблучках» марки Ford, а у Федора Лапшина, редактора рубрики Грузовики и автобусы, Volkswagen Caddy. Но новый Kangoo нам интересен не только как очередной корпоративный челнок. Напомним, что два с лишним года назад (АР №23, 2008) Citroen Berlingo выиграл «концептуальный» сравнительный тест с компактным и универсалом за явным грузопассажирским преимуществом. А в 2010 году «каблучки» уже опередили по продажам компактвэны (12243 против 11269 автомобилей), несмотря на троекратный проигрыш двумя годами ранее: народ раскусил!

Нелишним в компании нового Kangoo, обновленного Caddy и бестселлера класса, Партнера с добавкой Tepee, был бы и Ford Tourneo Connect. Но нынче он предлагается только с дизелем (все наши тестовые «каблучки» — бензиновые), а цены на Connect только начинаются от 884 тысяч рублей, что в полтора раза дороже базовой версии Peugeot (580 тысяч рублей). Отпадает.

Если выбирать глазами, то экспрессивным натурам глянется мультяшный Renault, педантам — строгий Volkswagen, а нейтральный Peugeot — и тем и другим. Но в нашем случае внешность — дело десятое. Важнее другой вопрос: каково сзади троим пассажирам? Неплохо! А в Peugeot, где не было бокса-подлокотника, среднему пассажиру и вовсе раздолье: он может свободно вытянуть ноги! Над головой столько «воздуха», что без ущерба для сиденья можно изнутри подвязывать к потолку не только лыжи, но и санки. Хватает места и перед коленями: «сам за собой» человек ростом 185 см садится свободно. И если в Caddy остается зазор в три-четыре сантиметра, то во французских автомобилях — вдвое больше! Вот только в Renault непросто разместить ступни под передними сиденьями.

Если судить по цене тестируемых автомобилей («французы» уложились в 680

тысяч рублей, а «немец» перевалил за миллион), то Renault выглядит наиболее выгодной покупкой. При той же цене, что просят за Partner Tepee, здесь есть опускаемые стекла с электроприводом вместо простеньких форточек, есть потолочная консоль с тремя ящиками... Но сидеть-то удобнее в Peugeot: самая удачная форма кресел, подчеркнутая комфортным наклоном спинки. В Caddy пассажиры сидят по стойке «смирно», подвижное окошко только одно, и вся радость — куцые подлокотники (у «французов» их нет вовсе) да более удобный вход-выход.

Зато в Volkswagen поместится больше всего добра! Под шторкой — прямоугольный отсек объемом 750 литров, а если извлечь задние кресла (отстегиваются они просто, но вытаскивать из машины тяжелую длинную секцию придется вдвоем), то Caddy превращается в полноценный грузовик — больше трех «кубов» полезного объема! Partner Tepee предлагает для груза чуть меньше места, причем платформа не идеально ровная, с небольшими выступами. Так что тяжелую поклажу вглубь придется не задвигать, а переносить. Зато съемный двухсекционный диван извлекать гораздо легче. А переднее правое кресло складывается в



Хорошей четкостью и умеренными ходами рычага может похвастать только Volkswagen. Расположенная под наклоном «переключалка» Renault грешит недостатком информативности, а рычаг Peugeot — длинными ходами



столлик — и теперь можно смело возить доски длиной до двух с половиной метров, закрыв все двери!

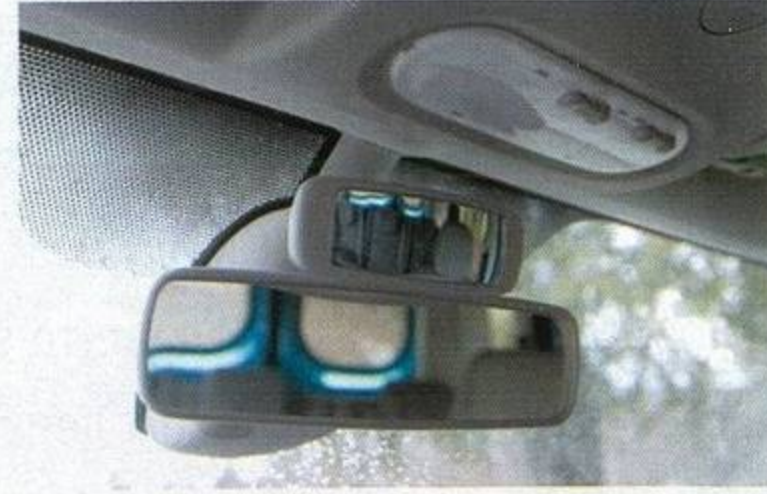
В Renault складываются только несимметричные спинки. И багажник наименее вместителен, хоть и по-фургонному прямоуголен. Но радуют «грузовые» распашные двери и неокрашенная верхняя часть бампера — хоть погрузчиком грузи. Впрочем, эти опции доступны и для других «каблучков». Но тестовые Peugeot и Volkswagen имели подъемную пятую дверь, и у нее тоже есть плюсы: напри-

мер, на пикнике под ней можно укрыться от солнца или дождя.

Если вы не водитель грузовика или автобуса, то привычнее всего вам будет за рулем Caddy. Низкая посадка, плотные кресла с хорошей боковой поддержкой и нерегулируемым, но удачным поясничным подпором. Peugeot предлагает иную концепцию: высокий «стул» с крохотными ушками боковой поддержки, а руль по-автобусному сильно наклонен. Но недовольство возникает только у рослых водителей: маловат диапазон продоль-



Три ящичка на потолке, равно как и маленькое зеркальце для наблюдения за пассажирами, включены у Kangoo в комплектацию Expression, которая дороже базовой версии Authentique на 70 тысяч рублей



Веселый интерьер! Но изрядной доли радости лишает мрачное сочетание серого и черного



Чтобы отрегулировать наклон спинки плоско-аморфного кресла Renault, приходится открывать дверь — иначе кисть не пролезает к рычажку



Потянув за эту ручку, можно открыть распашную створку двери не на 90°, как обычно, а на все 180°

ной регулировки кресла. А у невысоких вызовет протест Kangoo, хотя посадка в нем такая же «грузовая». Во-первых, выжимать до конца длинноходную педаль сцепления им мешает большой наклон подушки слишком мягкого сиденья. Во-вторых, руль не регулируется по вылету. И всем без исключения не люб рычаг коробки, перемещающийся одновременно не только вперед-назад, но и вверх-вниз из-за наклонного расположения механизма.

Вы не смотрите, что моторчик у Caddy объемом всего-то 1,2 литра! Турбонаддув дает ему колоссальное преимущество перед французскими атмосферниками: если превосходство в мощности не столь велико (105 л.с. против 84—90 л.с.), то в крутящем моменте оно подавляющее: 175 Нм против 128—132 Нм! Что пустой, что груженный Volkswagen легко уезжает от Renault и Peugeot, причем как с места, так и в пределах одной передачи. Но это — на динамометрической дороге. В городе же надо держать в уме инерционность турбины и узкий рабочий диапазон двигателя: до 2000 об/мин он еще «не едет», а после 5000 об/мин — уже. Французские же тихоходы (гружеными они набирают сотню более чем за 20 секунд!) стоят друг друга. На низших передачах чуть лучше разгоняется Renault, на высших — Peugeot. Kangoo огорчает «ватным» сцеплением, подхватывающим в самом верху, а Partner Tepee — длинноходным рычагом коробки.

Но все три «каблочки» радуют обратной связью при плавных торможениях и уверенным замедлением при экстренных: со 100 км/ч для полной остановки им требуется всего 40—42 метра. Не пугают тормоза и при полной загрузке — тормозной путь удлиняется всего на 0,6 м. Но частота срабатывания АБС у Фольксвагена невелика — при объезде препятствия с торможением машина движется рывками и срывается в мини-заносы. А Renault может вызывать у водителя легкую панику, когда при торможении на неровностях начнет раскачиваться на мягкой подвеске.

Впрочем, как показал «лосиный тест», на Kangoo, особенно груженом, лучше все-таки тормозить, чем объезжать неожиданные препятствия. Системы стабилизации, которая могла бы встать на защиту устойчивости, у Kangoo для России нет в принципе, тогда как Caddy оснащен ESP уже в «базе», а Peugeot Tepee может получить ее за 21 тысячу рублей. Но проблем с Kangoo хватает и без экстремальных маневров. Автомобиль покачивается из стороны в сторону и на волнах покрытия, и от порывов ветра. В ответ на поворот руля Renault сначала сильно кренится и только потом встает на нужный курс. Причем точность следо-



Если в Kangoo и Caddy приходится зрительно контролировать положение трех вращающихся рукояток, то регулировать микроклимат в Peugeot можно практически вслепую — благодаря ребрам-ухватам. Обратите внимание, что у Kangoo регуляторы температуры и скорости вращения вентилятора расположены соосно, один над другим. А самая главная «крутилка» — крайняя слева — заведует заслонкой рециркуляции



Вещевые ящики в ногах пассажиров наличествовали у всех трех «каблочки», а вот опционные откидные столики — только у нашего Renault





Чем выше скорость, тем шире динамический коридор: Peugeot начинает «плавать» из стороны в сторону. Благо «максималка» невысока — всего 147 км/ч

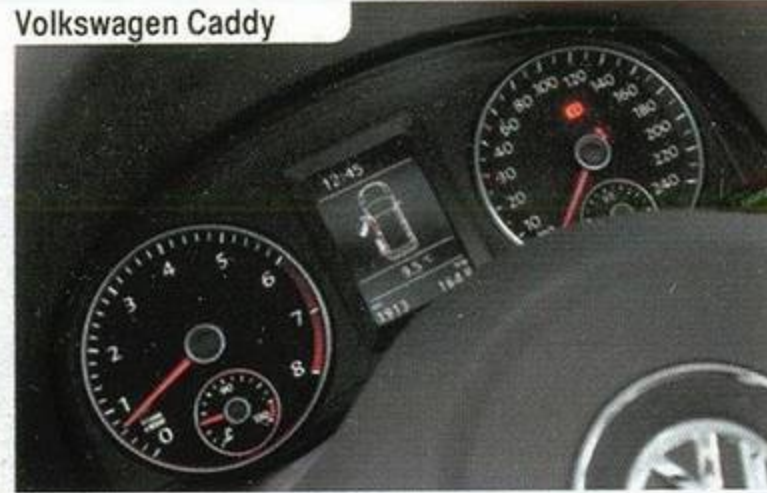
Peugeot Partner Tepee



Renault Kangoo



Volkswagen Caddy



Приборы Renault и Peugeot — словно от игрушек, но показания считаются великолепно. Самый строгий, «профессиональный» инструментарий — у Фольксвагена

вания курсом невелика: при более-менее скоростных перестроениях Kangoo норочит довернуть покруче, а случись довести дело до скольжений — стремится в беспросветный снос.

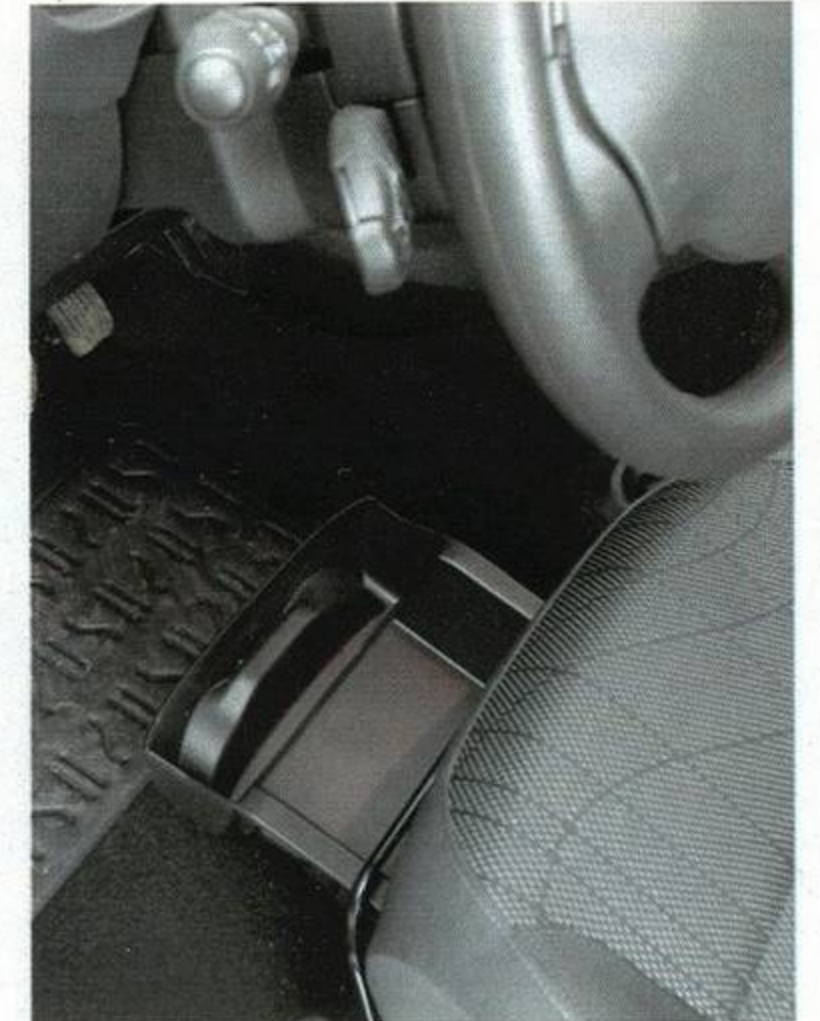
Но как награда — отменная плавность хода! Подвеска «растворяет» и мелкие кочки, и крупные ямы, а шероховатости, швы и стыки асфальта и вовсе исчезают бесследно. Эх, не штормило бы на волнах... Акустический комфорт средненький: нудит мотор, подвывают транс-



Модерн и утилитарность — того и другого у Peugeot в достатке



Чтобы изменить посадку в Peugeot с очень высокой на просто высокую, людям весом менее 75 кг придется попрыгать — рычаг регулировки высоты лишь разблокирует фиксатор, а само кресло подпружинено



Ящики под передними креслами прекрасно подходят для аптечки, перчаток, сменной обуви или салфеток. В нашем трио такие ящики были только у Peugeot

миссия и ветер, шипят шины, стучат по колесным аркам камушки, хотя яркого солиста в этом оркестре нет.

В Peugeot шины слышны еще сильнее. Но подвеска более мускулиста — и все «ужасы нашего городка» хоть и не остаются незамеченными, но изрядно облагораживаются.

По скоростной прямой Peugeot идет неуверенно, как и Renault. Но стоит лишь повернуть руль — и... Какое сочное усилие, какие породистые, незамутненные отклики, как мягко Peugeot «подыгрывает попойкой» под сброс газа! Жаль, отменная информативность распространяется и на дефекты покрытия: в поворотах руль неприятно дергается, что, впрочем, не снижает точности управления.

У Фольксвагена этого шарма нет. По прямой при отсутствии бокового ветра — как танк. На команды легковесным, но вполне информативным рулем, на сброс или добавление газа — армейское «есть» или «так точно». А любое хулиганство на корню пресекает электроника. И только если в напряженном повороте задние колеса попадут на кочку, Caddy все же сойдет с намеченного курса: задняя рессорная подвеска — зависимая.

Она же, кстати, заставляет пустую машину сильно «козлить», особенно на длинных волнах. Но и без того плавность хода далека от идеала: на жестких неровностях подбрасывает немилосердно. Зато шумоизоляция — лучшая, а негромкий посвист турбины под полным дросселем ласкает самолюбие водителя.

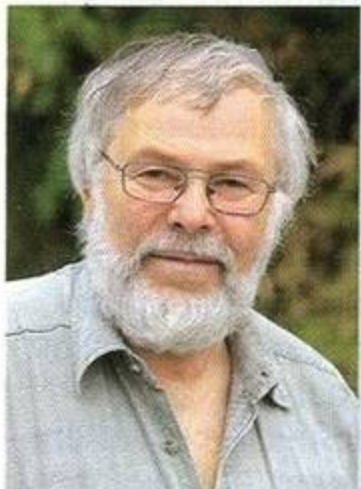
Volkswagen и Peugeot набирают равное количество баллов. Но если Peugeot в большей степени подходит под определение «семейный» (удобный, вместительный и неспешный), то Caddy — пусть и маленький, но уже грузовичок. Пассажирам в нем менее комфортно, чем грузу. Зато для «мелкого бизнесмена» — в самый раз: одна неубиваемая и непробиваемая задняя рессорная подвеска перевесит все контраргументы! Заказать распашные двери, неокрашенный задний бампер — и гонять в хвост и в гриву! А иначе затраты не отбить: в сопоста-



Простор во всех трех «каблучках» царский, а вот уют даже в богатых комплектациях едва дотягивает до мещанского: подлокотники на дверях, опускаемые стекла — и те являются элементами роскоши. Наиболее удобные кресла предлагает Peugeot, но сидеть проще всего в Volkswagen: проем шире, а порог ниже



Абсолютно ровной грузовой платформы можно добиться только от Caddy, но мужчинам придется попотеть, а хрупким дамам будет и вовсе затруднительно вынуть тяжелые кресла из Фольксвагена. У Peugeot диван почти вдвое легче, однако под ними скрываются два «барьера», и фиксаторы работают менее четко. Сиденья из Renault не вынимаются, только складываются. При этом спинка ложится не «в горизонт», а с небольшим уклоном



Иван Шадричев

Эксперт Авторевю
Рост 170 см
Водительский стаж
41 год
Ездит на автомобиле
Ford Transit Connect

Насколько ладен Caddy, настолько от других взор воротит, уж больно они толстопузы да несуразны. И рабочее место мне в Caddy лучшим видится. А вот задние сиденья подкачали, в Peugeot кресла удобнее. Троица, правда, тесновато, у Caddy да Kangoo поболее простора в плечах. И к загрузке они более терпимы, а у Peugeot задняя подвеска замыкается даже на небольших неровностях, да и грохот стоит, будто вот-вот колеса отвалятся. Renault самый комфортный, однако в ущерб управляемости: рулить им бережно надо. А еще на обоих «французах» стоят немощные моторы вкупе с ужасными коробками. Caddy пошустрее этих дохлых клещей, да и рулится лучше всех. Но комфортом не балует — донимает сильным рысканием при боковом ветре, а еще скачет мячиком даже на вполне себе сносной дороге. Тем не менее скрепя сердце выбираю его — прочие два «каблучка» еще хуже.



Полка над лобовым стеклом — обязательный атрибут современного «каблучка»



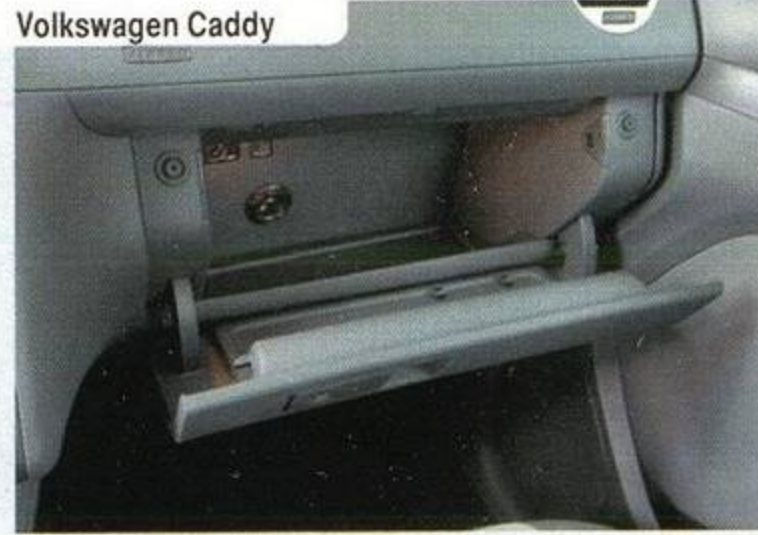
Caddy, как и Partner Теее, на «переставке» поднимает «заднюю ногу», но, в отличие от Kangoo, уверенно стоит на асфальте и не проявляет склонности к опрокидыванию



Peugeot Partner Теее



Renault Kangoo



Volkswagen Caddy

Для хранения документов формата А4 предпочтительнее «однообъемные» бардачки Caddy и Kangoo. В разделенный полочкой отсек Peugeot их можно положить, только сложив вчетверо

вимых комплектациях Caddy на 15—20% дороже французских «каблучков».

Покупать Renault Kangoo в качестве семейного автомобиля мы бы не советовали. По крайней мере до тех пор, пока машины для российского рынка не оснастят системой стабилизации. Хотя мы бы приветствовали и другие инженерные решения, как это было в случае с «первым» Мерседесом А-класса, прославившим «перевертышем». Ведь каким бы маловероятным событием ни казалось опрокидывание, игнорировать его риск нельзя. □



Диапазон мнений насчет спокойного фольксвагеновского интерьера — от «добротно и строго» до «скучно и серо»



Жесткий немецкий «стул» — для армейской выправки: поясничный подпор велик и не регулируется



У выемок в ногах пассажиров Фольксвагена наименьшая глубина, но наибольшая площадь



За «железнодорожные» сеточки вдоль крыши, равно как и за полноценную обивку салона Caddy, надо доплачивать



Бокс-подлокотник рассчитан на установку CD-чейнджера, но на нашей машине наличествовал только разъем для аудиоплеера

Прогноз читателей Авторевю

Накануне этого теста посетителям интернет-сайта www.autoreview.ru мы предложили ответить на вопрос: «Какому из автомобилей-участников очередного теста Авторевю вы отдали бы предпочтение?» Вот как распределились голоса:



Проголосовал 18471 человек

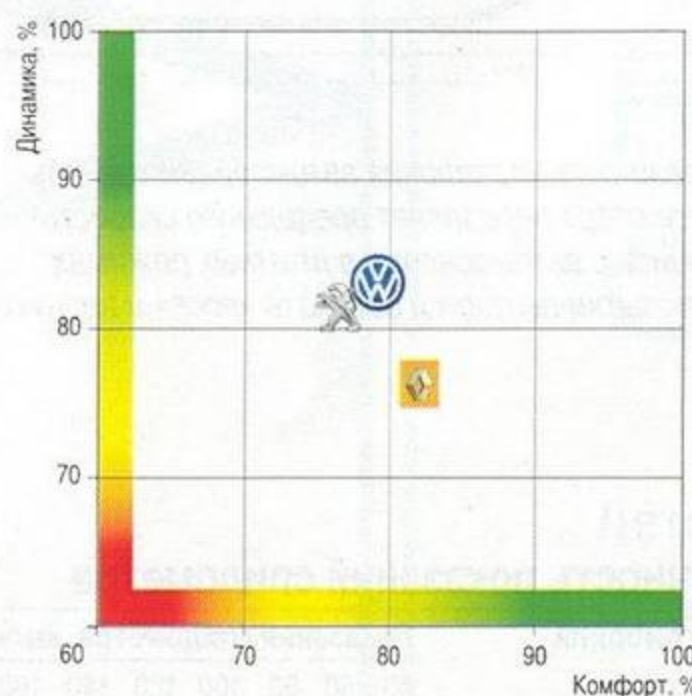


Диаграмма показывает соотношение важнейших, но порой конфликтующих качеств автомобилей — динамики и ездового комфорта. Для наглядности мы выделили три зоны: красную (автомобиль не удовлетворяет требованиям потребителя), желтую (удовлетворяет в основном) и зеленую (удовлетворяет полностью). Ось Динамика проградуирована в процентах от максимально возможной экспертной оценки, которая складывается из трех составляющих: разгона, торможения и управляемости. Та же ситуация с осью Комфорт (в расчет приняты оценки за плавность хода, виброзащиту и акустический комфорт)

Экспертные оценки Авторевю



Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили			Почему?
		Peugeot Partner Tepee	Renault Kangoo	Volkswagen Caddy	
Эргономика	190	160	145	160	Лидер по удобству — Caddy. Peugeot подводит малый диапазон продольной регулировки кресла, а Kangoo — аморфный мягкий «стул» и отсутствие продольной регулировки руля. Самый «прозрачный» — Peugeot. Обзорность в Renault ухудшают массивные основания зеркал и толстая перемычка распашных дверей
Рабочее место водителя	100	80	75	85	
Обзорность	90	80	70	75	
Динамика	300	245	230	250	Подавляющее преимущество Caddy в разгоне отчасти нивелируется инерционностью турбины. Фольксваген имеет низкочастотную АБС, а Renault недостаточно устойчив при торможении на неоднородном покрытии. Caddy оснащен ESP уже в «базе», а «французы» — нет. Kangoo склонен к опрокидыванию
Разгонная динамика	90	65	65	70	
Тормозная динамика	110	100	95	95	
Управляемость	100	80	70	85	
Ездовой комфорт	250	195	205	200	Kangoo отменно сглаживает неровности, а жестче всех — Caddy. Он же — самый тихий, уровень шумов в Renault и Peugeot на среднем уровне, но в Peugeot выделяется шум шин. Все автомобили оснащены простенькими кондиционерами
Плавность хода, виброзащита	90	70	75	65	
Акустический комфорт	80	60	65	70	
Микроклимат	80	65	65	65	
Комфорт салона	260	245	220	235	Лучше всего пассажирам в Peugeot. Renault радует таким же простором для головы и коленей, но огорчает теснотой для ступней. А наименее вольготно и уютно в Фольксвагене. Самый большой багажник — у Caddy, а самый скромный — у Kangoo. Renault предлагает лишь несимметричные складные спинки, у Фольксвагена задние кресла вынимаются, а Peugeot вдобавок предлагает еще и складное переднее кресло
Пассажиры места	90	85	80	75	
Багажник	90	80	75	85	
Трансформация салона	80	80	65	75	
Суммарный балл	1000	845	800	845	



Ярослав Цыпленков

Эксперт Авторевю
Рост 170 см
Водительский стаж 23 года
Ездит на автомобиле Volkswagen Transporter

Каким бы хорошим ни казался автомобиль, я никогда его не куплю, зная, что он может представлять реальную опасность для пассажиров — особенно если речь идет об опрокидывании. А если я закреплю на крыше багажный бокс и несколько велосипедов? Так что Renault Kangoo точно не для меня.

Меня мог бы устроить Peugeot Partner Tepee, но удручает разгонная динамика: видеть в качестве конкурентов на светофорах Жигули тридцатилетней давности уже неохота.

Так что единственный реальный претендент на мой гараж — Caddy. Он тоже с «тараканами», но они не делают машину ни опасной, ни слишком скучной. А если бы Caddy был оснащен не крошечным бензиновым турбомотором, а тяговитым дизелем, то я бы не раздумывал вовсе.

Кенгуриный тест

В руках эксперта лучший результат показал VW Caddy: 75,5 км/ч. Пока хватало сцепления шин, автомобиль великолепно следовал за информативным рулем. Но с началом скольжений (первой неизменно срывалась задняя ось) система стабилизации брала контроль в свои руки, а предугадать, как именно электроника распорядится траекторией, удавалось далеко не всегда.

Volkswagen дружелюбен и к менее подготовленным водителям: на скорости 65 км/ч ошибся лишь один доброволец из пяти.

Несмотря на отсутствие пугающей электроники, Partner Tepee оказался лишь немногим медленнее Caddy — 75,0 км/ч. Но мы помним, как соплатформенный Citroen Berlingo, да еще груженный, чуть было не побил результат Мерседеса С 63 AMG: с системой стабилизации он показал 84,5 км/ч, недобрав до рекорда каких-то 1,7 км/ч! Шасси Peugeot без груза и без помощи электроники демонстрирует великолепную «нейтральность». Показать более высокий результат помешал занос и заметная ступень по усилию, возникавшая при



быстром вращении руля на большие углы.

За рулем Peugeot ошибки на скорости 65 км/ч совершили трое участников. Двоим, как и эксперту, помешал резкий скачок усилия на руле. А третий ожидал от машины более быстрого отклика.

Предельная скорость Kangoo меньше всего на 0,9 км/ч — 74,1 км/ч. Но проблема в том, что она ограничена не сносом или заносом, а запасом поперечной устойчивости: машина нео-

жиданно встала на два колеса! Навыков эксперта хватило, чтобы удержать Kangoo от переворота.

И это, как показали дальнейшие заезды, реальная угроза опрокидывания: у двух добровольцев машина на скорости 65 км/ч также вставала на два колеса. Еще двоих сильные крены напугали до такой степени, что они сочли за благо оставить попытки попасть в финальный коридор. Успешно выполнить маневр удалось только одному добровольцу. Нужна доработка конструкции.

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили			
	Peugeot Tepee	Renault Kangoo	Volkswagen Caddy	
Максимальная скорость, км/ч	147,4/145,5*	144,5/144,5	163,5/160,0	
Время разгона, с	0—50 км/ч	3,8/6,4	5,0/6,1	4,3/5,2
	0—100 км/ч	18,3/22,3	17,0/20,9	13,1/16,0
	0—150 км/ч	—/—	—/—	39,8/50,4
	на пути 400 м	20,9/22,2	20,4/21,9	18,8/20,2
	на пути 1000 м	38,8/41,2	38,3/40,8	34,9/37,1
	60—100 км/ч (III)	11,2/13,93	11,0/13,3	8,2/10,1
60—100 км/ч (IV)	14,7/18,4	16,9/20,2	12,9/15,6	
80—120 км/ч (V)	27,2/32,6	35,9/39,4	24,0/30,9	
Выбег, м	С 50 км/ч	567/602	612/661	588/678
	130—80 км/ч	810/965	748/919	822/945
Торможение со скорости 100 км/ч	путь, м	41,9/42,5	40,3/40,1	42,0/42,3
	замедление, м/с ²	9,2/9,1	9,6/9,6	9,2/9,1

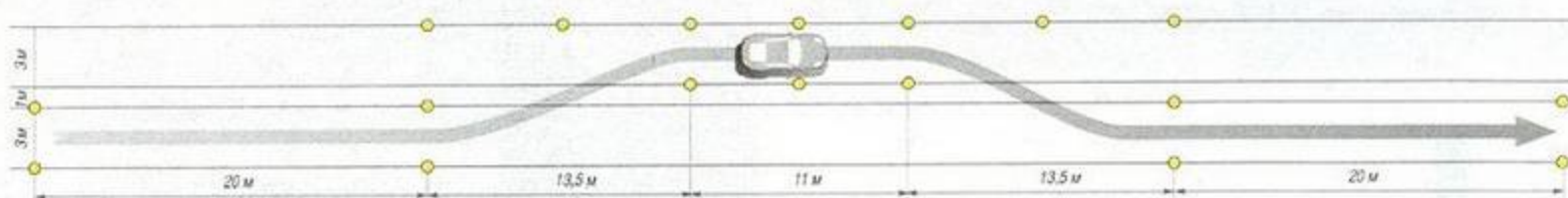
* Для пустой/груженной машины

«Лосиный тест» с первой попытки на скорости 65 км/ч

Автомобиль	Маневр выполнили
Peugeot	2 водителя из 5
Renault	1 водитель из 5
Volkswagen	4 водителя из 5

Максимальная скорость выполнения «лосинового теста», км/ч

Автомобиль	Скорость
Peugeot	75,0
Renault	74,1
Volkswagen	75,5



Испытание «Аварийная ситуация» позволяет оценить надежность управления автомобилем при объезде внезапно возникшего препятствия. В серии заездов эксперт определяет предельную скорость выполнения маневра, а пять водителей, уже познакомившись с автомобилями в штатных режимах движения, на скорости 65 км/ч с первой и единственной попытки пытаются объехать «лося» и вернуть машину на «свою» полосу

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)



Peugeot Partner Tepee



Renault Kangoo



Volkswagen Caddy

Точность показаний спидометра

Автомобили	Показания спидометра, км/ч						
	40	60	80	100	120	140	160
Peugeot Partner Tepee	37	56	77	96	115	134	—
Renault Kangoo	38	58	77	97	116	136	—
Volkswagen Caddy	37	56	75	95	113	132	151

Проем задней двери у Renault скромнее, чем у Peugeot и Фольксвагена, а погружная высота практически одинакова. Меньше у Kangoo и объем багажника. Самый вместительный отсек — у Caddy. Но верхняя часть бампера на нашей машине была окрашена — для «грузовика» это недостаток



Только Kangoo имеет второй уровень для установки жесткой полки

Паспортные данные

Автомобили	Peugeot Partner Tepee	Renault Kangoo	Volkswagen Caddy
Тип кузова	пятидверный универсал		
Число мест	5	5	5
Объем багажника, л	675/2800/3000*	660/2866/н.д.*	750/3020/3200**
Снаряженная масса, кг	1397	1337	1452
Полная масса, кг	2025	1923	2180
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском		бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	1587	1598	1197
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	78,5/82,0	79,5/80,5	71,0/75,6
Степень сжатия	11,0:1	9,5:1	10,0:1
Число клапанов	16	16	8
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	90/66/5500	84/62/5500	105/77/5000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	132/2500	128/3750	175/1550—4100
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая		
Передаточные числа	I	3,45	3,77
	II	1,87	1,96
	III	1,29	1,28
	IV	0,95	0,88
	V	0,75	0,67
	задний ход	3,33	3,18
главная передача	5,07	4,36	4,35
Привод	передний	передний	передний
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная		зависимая, рессорная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые		
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	205/65 R15	205/65 R15	195/65 R15
Максимальная скорость, км/ч	159	158	169
Время разгона 0—100 км/ч, с	15,3	15,8	12,4
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	10,8	8,0
	загородный цикл	6,8	5,9
	смешанный цикл	8,2	6,7
Выбросы CO ₂ , г/км	смешанный цикл 195	192	156
Емкость топливного бака, л	60	60	60
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95

* Н.д. — нет данных

** В пятиместном варианте до уровня окон/со сложными задними сиденьями до потолка/с демонтированными задними сиденьями до потолка

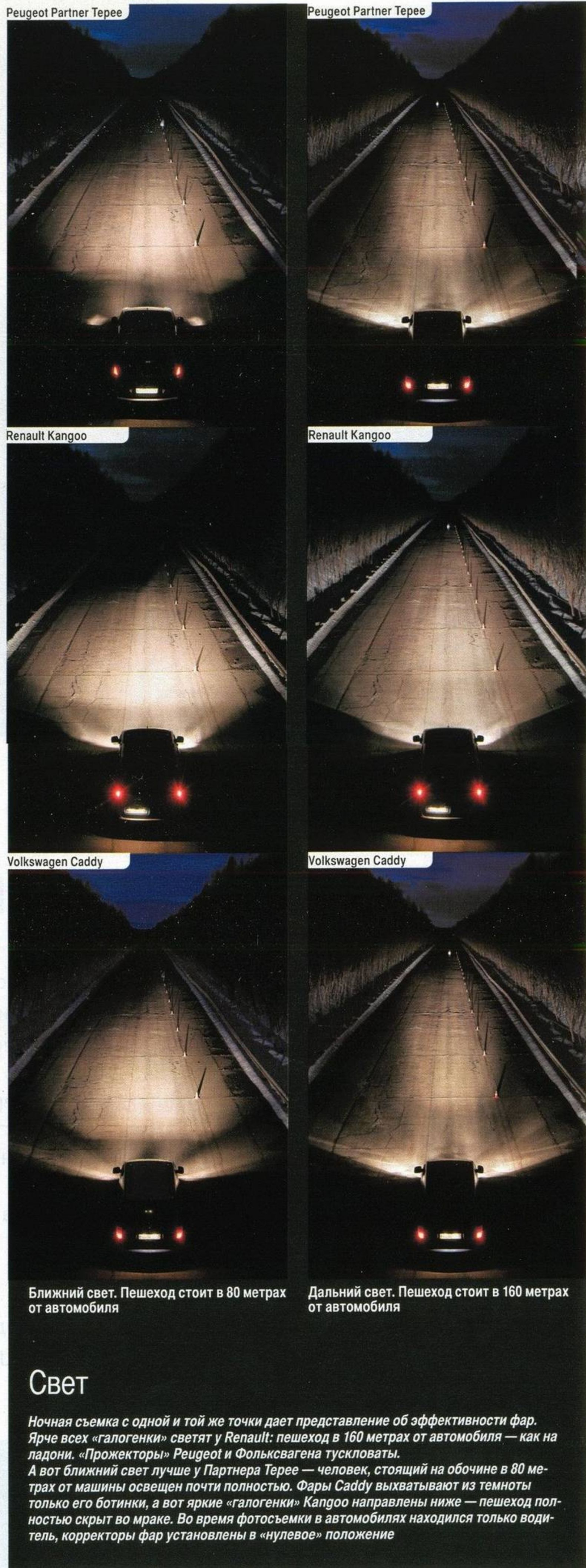
Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Автомобили	Peugeot Partner Tepee	Renault Kangoo	Volkswagen Caddy
Цена базовой версии, руб.	580000	592000	735900
БЕЗОПАСНОСТЬ			
Фронтальные подушки безопасности	+	+	+
Боковые подушки безопасности передних сидений	-	-	П
АБС	+	+	+
Система динамической стабилизации	-	-	+
Дневные ходовые огни	-	-	+
Противотуманные фары	П	П	П
КОМФОРТ			
Кондиционер	О	П	+
Регулируемая по углу наклона/вылету рулевая колонка	+/+	+/-	+/+
Центральный замок/дистанционный	+/П	+/+	+/+
Электропривод и обогрев наружных зеркал	П	П	+
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	-	-	О
Электростеклоподъемники передние/задние	+/-	+/П	+/-
Обогрев передних сидений	О	П	П
Регулировка сиденья водителя по высоте	П	П	П
Дистанционный замок багажника	-	-	+
ЭЛЕКТРОНИКА			
CD-проигрыватель	П	П	П
Пульт управления аудиосистемой на рулевой колонке	П	П	-
Противоугонная сигнализация	-	-	О
Датчики света и дождя	-	П	О
Маршрутный компьютер	+	П	О
Круиз-контроль	О	П	-
Радар парковки задний	-	-	О
ВНЕШНОСТЬ			
Легкосплавные колеса	-	-	О
Окраска «металлик»	О	О	О
ПРАКТИЧНОСТЬ			
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+
Правая/левая боковая сдвижная дверь	+/П	+/П	+/П
Распашные задние двери	-	О	-
Полноразмерное запасное колесо	+	+	+
Цена тестируемого автомобиля, руб.	680800	680550	1001200
Шины	Continental ContiPremiumContact 2	Michelin Energy Saver	Bridgestone B250

(+) Комплектация базовой версии (О) Опции, установленные на участвовавший в тесте автомобиль

(П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля

(-) Не установлено на участвовавшем в тесте автомобиле



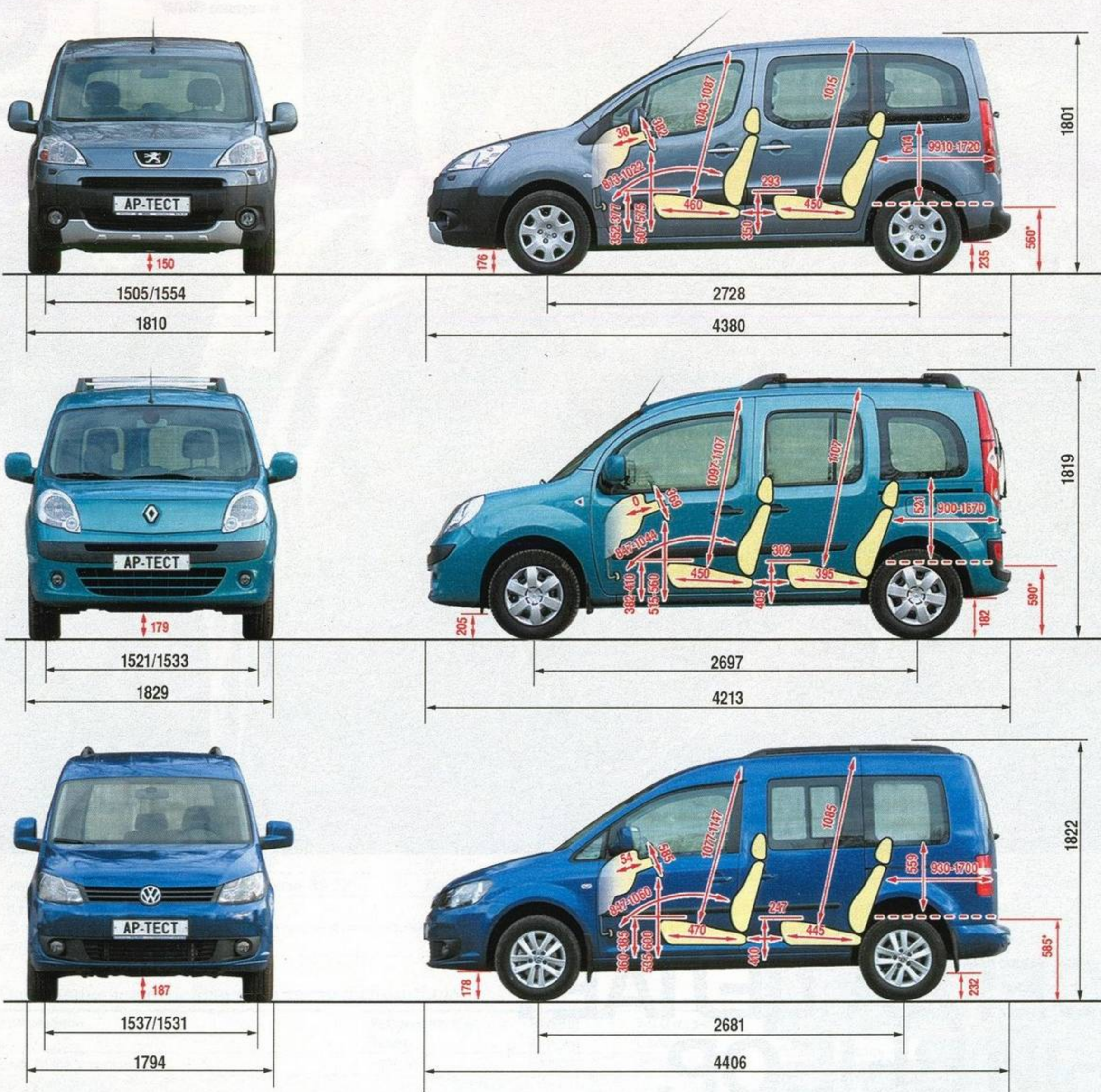
Ближний свет. Пешеход стоит в 80 метрах от автомобиля

Дальний свет. Пешеход стоит в 160 метрах от автомобиля

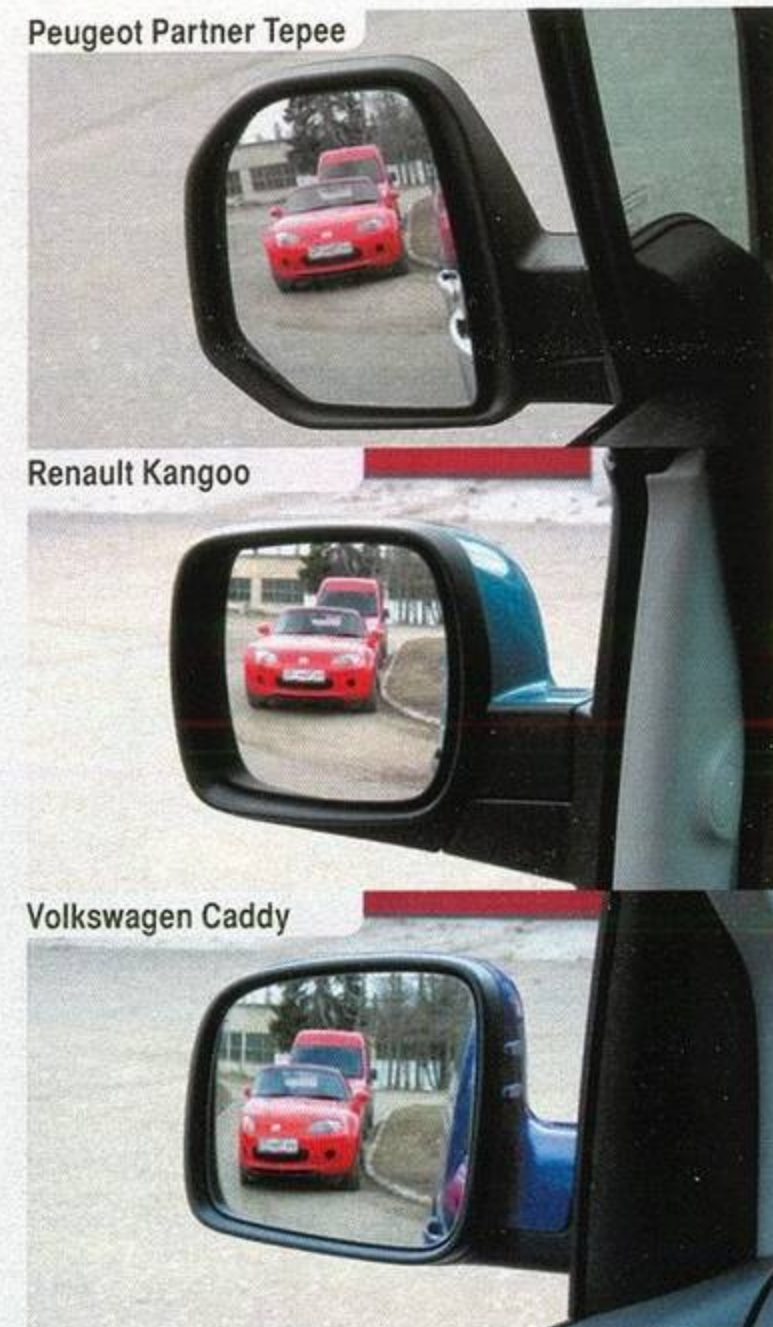
Свет

Ночная съемка с одной и той же точки дает представление об эффективности фар. Ярче всех «галогенки» светят у Renault: пешеход в 160 метрах от автомобиля — как на ладони. «Прожекторы» Peugeot и Фольксвагена тускловаты. А вот ближний свет лучше у Партнера Теpee — человек, стоящий на обочине в 80 метрах от машины освещен почти полностью. Фары Caddy выхватывают из темноты только его ботинки, а вот яркие «галогенки» Kangoo направлены ниже — пешеход полностью скрыт во мраке. Во время фотосъемки в автомобилях находился только водитель, корректоры фар установлены в «нулевое» положение

Размеры



Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю
* Погрузочная высота



Лучшей обзорностью радует Peugeot. Ажурные стойки, огромные зеркала и безразмерный (в большое внутрисалонное зеркало он «не помещается»), ничем не перекрытый проем заднего окна, очищаемый дворником на значительной площади. Для полного счастья хочется смонтировать парктроник, а левую щетку стеклоочистителя переставить повыше: неочищаемый «клин» вверху на 40 мм шире, чем внизу. Volkswagen огорчает бесполезными треугольными окошками спереди и большим недоходом левой щетки — целых 80 мм! А от разновеликих зеркал (правое выше, но более узкое и без искажающей секции, в отличие от левого) может возникнуть легкое косоглазие. Но стекло задней двери и зона его очистки не меньше, чем у Peugeot, и есть опционный парктроник. Разница в диоптриях у средних по площади зеркал Renault грозит расстройством не только зрения, но и психики. Но еще больше осложняют жизнь колоссальные основания зеркал: за этими «шорами» может спрятаться целый отряд пешеходов! А левая щетка не чистит такой же сектор внушительной ширины, как и у Caddy. Недосток опционной задней двустворчатой двери — массивная перемычка прямо посередине и скромная зона стеклоочистки

Безопасность

Самый скромный набор средств безопасности предлагает Renault Kangoo: фронтальные подушки безопасности, АБС, передние ремни с преднатяжителями и ограничителями усилия есть уже в «базе», а более дорогая комплектация Expression дополнена креплениями Isofix на заднем сиденье. Peugeot Partner Tepee имеет крепления Isofix даже в самой простой версии, а за доплату предлагается система

стабилизации (21 тысяча рублей) и боковые подушки и занавески безопасности (10600 рублей за «комплект»). Наконец, Volkswagen Caddy уже в «базе» оснащается системой стабилизации, но подушек безопасности только две: за боковые подушки нужно доплатить 12200 рублей (хотя на более дорогие версии Trendline и Highline они устанавливаются по умолчанию), а еще за 10700 рублей их можно

заменить на «высокие» подушки, которые принимают на себя не только торс, но и голову.

Все три «каблучка» прошли краш-тесты по старой методике EuroNCAP 2003 года, хотя вместо Peugeot испытаниям подвергся его брат-близнец Citroen Berlingo, а Volkswagen Caddy был еще дорестайлинговый. Автомобили заработали четыре звезды из пяти возможных, причем разница в

итоговых оценках не превышает полбалла. Претензии экспертов тоже в основном схожи. Передние панели Berlingo и Caddy признаны травмоопасными, а в Kangoo коленям водителя угрожает рулевая колонка. Во время фронтальных ударов «водители» всех «каблучков» испытали повышенные нагрузки на грудную клетку, причем у французских машин схожая картина наблюдалась и во время боковых краш-тестов. Volkswagen Caddy с обычными боковыми подушками надежно защитил «водителя» при боковом ударе, но все таки был «оштрафован» на один балл из-за приоткрывшегося замка сдвижной двери. Занавесок безопасности у испытываемых «каблучков» не было, поэтому удары в столб не проводились.

За защиту малолетних пассажиров Citroen Berlingo и Renault Kangoo заработали четыре звезды из пяти, а вот Caddy довольствуется лишь тремя звездами — во время фронтального удара голова «трехлетнего» манекена сместилась вперед более чем на «разрешенные» правилами EuroNCAP 550 мм. Автомобили проходили испытания с креслами Britax Roemer Duo и Baby Safe.

Наконец, безопасность пешеходов у трех машин проработана слабенько — на две звезды из четырех возможных (или 28—39% защиты), причем передние кромки капотов у них слишком жесткие, а «податливым» бампером может похвастаться лишь Kangoo.



Citroen Berlingo*	★★★★☆
Пассивная безопасность	27,2 балла (74%)
Фронтальный краш-тест	11,6 балла (73%)
Боковой краш-тест	14,6 балла (91%)
Удар о столб	не проводился
СНРБ**	1 балл (33%)
Защита пассажиров-детей	39 баллов (80%)
Защита пешеходов	10 баллов (28%)
Снаряженная масса	1482 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



Renault Kangoo*	★★★★☆
Пассивная безопасность	27,7 балла (75%)
Фронтальный краш-тест	12,7 балла (79%)
Боковой краш-тест	14 баллов (88%)
Удар о столб	не проводился
СНРБ**	1 балл (33%)
Защита пассажиров-детей	41 балл (84%)
Защита пешеходов	14 баллов (39%)
Снаряженная масса	1429 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



Volkswagen Caddy*	★★★★☆
Пассивная безопасность	27,5 балла (74%)
Фронтальный краш-тест	12,5 балла (78%)
Боковой краш-тест	15 баллов (94%)
Удар о столб	не проводился
СНРБ**	0 баллов
Защита пассажиров-детей	30 баллов (61%)
Защита пешеходов	13 баллов (36%)
Снаряженная масса	1538 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP 2003 года
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности

Что почему?

Пассажирский **Peugeot Partner Tepee** с бензиновым мотором 1.6 (90 л.с.) стоит как минимум 580 тысяч рублей, причем в базовой комплектации Confort только две подушки безопасности, ABS, центральный замок и передние электростеклоподъемники, а сдвижная дверь есть только по правому борту. Пятидверная версия Confort Pack за 628 тысяч рублей дополнительно оснащена CD-проигрывателем, противотуманными фарами и зеркалами с электроприводом и обогревом. А наша машина с кондиционером, подогревом передних сидений, круиз-контролем и окраской «металлик» оценивается в 680800 рублей. Столько же стоит Peugeot Partner Tepee с турбодизелем 1.6 (90 л.с.) в исполнении Confort Pack, а псевдовнедорожная версия Outdoor с пластиковым обвесом, увеличенным дорожным просветом и релингами на крыше обойдется в 722 тысячи рублей. В наличии у дилеров автомобилей очень мало, а поставка на заказ займет два-три месяца в зависимости от модификации.

Гарантия — два года без ограничения пробега.

Renault Kangoo предлагается только с бензиновым мотором 1.6 (84 л.с.). Оснащение базовой версии Authentique даже скромнее, чем у Партнера: бортового компьютера нет. При этом стоит Kangoo на 12 тысяч рублей дороже — от 592 тысяч рублей. «Каблучок» в комплектации Expression оснащен гораздо богаче: кондиционер, подогрев передних сидений, CD-проигрыватель, полный электропакет, круиз-контроль, левая сдвижная дверь, бортовой компьютер, противотуманные фары и даже датчики света и дождя. Цена — 662 тысячи рублей, на 5200 рублей дешевле, чем Peugeot с похожим оснащением. Наш Kangoo был дополнен только окраской «металлик» и распашными дверями багажника вместо цельной подъемной, его цена — 680550 рублей. В свободной

продаже автомобили встречаются редко, а заказанный автомобиль придет только через четыре месяца.

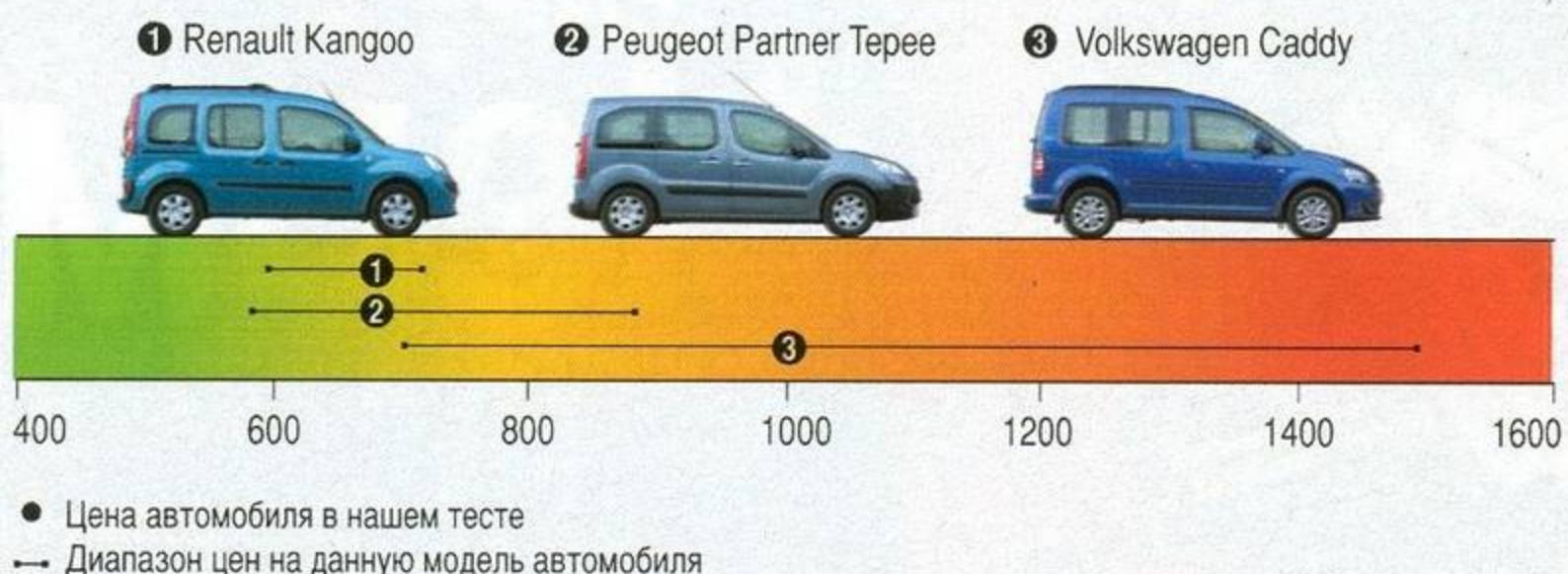
Гарантия — три года или 100000 км пробега.

Volkswagen Caddy гораздо дороже французских «каблучков» — даже базовая грузопассажирская версия Kombi с частичной обивкой салона и двигателем 1.2 TSI (86 л.с.) стоит минимум 699700 рублей, а с тем же мотором, форсированным до 105 л.с., — 735900 рублей. Начальная комплектация включает две подушки безопасности, систему стабилизации, кондиционер, передние электростеклоподъемники и зеркала с электроприводом и обогревом. В наших руках побывал 105-сильный Caddy в исполнении Trendline с полноценной обивкой салона, CD-ресивером, обогревом передних сидений, левой сдвижной дверью и противотуманными фарами. Такой «каблучок» стоит 833900 рублей, но легкосплавные колеса, задний парктроник, датчики света и дождя, противогололедная сигнализация и другие опции увеличили цену нашей машины до 1001200 рублей.

Для Caddy предлагаются сразу четыре турбодизеля мощностью от 75 до 140 л.с., но такие версии заметно дороже бензиновых — от 853500 рублей за самый простой 75-сильный «каблучок». Преселективный «робот» DSG сочетается только с дизелями мощностью 102 и 140 л.с. — цены на двухпедальные машины начинаются с 1 млн 18 тысяч рублей. А еще есть длиннобазные версии Caddy Maxi, полноприводные 4Motion (только с моторами 2.0 TDI) и модификация с двигателем, работающим на метане. В наличии у дилеров в основном есть машины в простых комплектациях с бензиновыми моторами, а поставка на заказ займет не менее трех месяцев.

Гарантия — два года без ограничения пробега.

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей, тыс. руб.



Альтернатива

Ассортимент пассажирских «каблучков» на российском рынке невелик — всего девять моделей с учетом трех участвовавших в тесте машин. При этом лишь Skoda Roomster и Volkswagen Caddy предлагаются с автоматической коробкой передач, а турбодизели в гамме имеют только Peugeot Partner Tepee, Volkswagen Caddy и Ford Tourneo Connect. Кроме того, Caddy и Connect можно заказать в длиннобазных модификациях.

Автомобиль	Двигатели	Коробки передач*	Объем багажника	Базовая цена	Подробности
Citroen Berlingo First	1.4 (75 л.с.)	M5	624—2800 л	494000 руб.	—
Citroen Berlingo	1.6 (90 л.с.), 1.6 (120 л.с.)	M5	675—3000 л	580000 руб.	AP №23, 2008
Fiat Doblo Panorama	1.4 (77 л.с.)	M5	750—3000 л	517000 руб.	AP №24, 2006
Ford Tourneo Connect	1.8TD (75, 90 или 110 л.с.)	M5	1240—3400 л	884000 руб.	AP №22, 2006
Peugeot Partner Origin	1.4 (75 л.с.)	M5	624—2800 л	499500 руб.	AP №24, 2006
Skoda Roomster	1.4 (86 л.с.), 1.6 (105 л.с.), 1.2T (105 л.с.)	M5/A6/P7	480—1810 л	599000 руб.	AP №24, 2006

* M — механическая, A — автоматическая, P — роботизированная, цифра — количество передач



ВСТРЕЧАЙТЕ ЖАРУ ВО ВСЕОРУЖИИ

Бесплатная диагностика системы кондиционирования в официальных дилерских центрах.

RANGE ROVER



Подробности на www.landrover.ru и у официальных дилеров. Горячая линия Land Rover 8-800-200-80-81. Звонок бесплатный.