

НЕСТИ ТЯЖЕЛО, БРОСИТЬ ЖАЛКО

«А ну-на убери свой чемоданчик!» – Не проблема: если правильно подобрать автомобиль, загрузим и полдюжины. В сегменте практично-универсальных авто играют как традиционные «наблуки» «Пежо-Партнер Типи» и «Рено-Кангу», так и «поднаблучник» «Румстер». **Михаил Гзовский** собрал багаж со всей редакции и отправился с чемоданным настроением на полигон. Фото **Александра Кульнева**.



ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ДОСМОТР

Знаете прилагательное, в котором три буквы *e* подряд? Длинношее. Наши авто тоже богаты на парные гласные, возьмите хоть названия: Kangoo, Roomster, Терее... Но самый «длинношейей» в компании – «Рено». Он опережает конкурентов во всех измерениях. Взобравшись на водительское кресло, чувствую себя вольготно, особенно радует простор над головой. Посадка специфическая – с грузовым оттенком. Вообще, с первых секунд знакомства я воспринял «Кангу» как коммерческое авто. Работать на таком – удовольствие, но расслабиться не выйдет.

Найти оптимальную посадку не удалось. Руль слишком близко к панели приборов и не регулируется по вылету. Придвинувшись вперед – согнутые в коленях ноги быстро устают. Чтобы изменить наклон спинки сиденья (кстати, безвольного профиля), просовываю руку в щель между ним и дверью. Станции на аудиосистеме меняются нелогично – давишь на нижнюю кнопку, а тюнер ищет по волне вверх. Скоростью печки и температурой заведует ручка «два в одном». Дизайн передней панели и приборов неплох, но откровенно дубовый тисненый пластик к тому же надменно холоден.

Есть и удачи. Удобен ручник, напоминающий авиационные рычаги управления двигателем. Для наблюдения за детишками приспособили замечательное зеркальце над основным. Бардачок – бездонный.

«Румстер» – контрастный душ: в сиденье падаешь, а не карабкаешься. Посадка, диапазоны регулировок кресла и его профиль, расположение руля, усилия на педалях – все безупречно на фоне соперников. Или почти безупречно: наш рослый приборист поворчал на квадрат консоли, которую периодически задевал правой ногой. Но, пообвыкнув, затих.





Renault Kangoo

Первое поколение представлено в 1997 году в пассажирском и грузовом вариантах, модернизировано в 2003-м. Нынешний «Кангу» продается в Европе с 2008-го в четырех модификациях, в России – с единственным мотором.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (84 л.с.).

КОРБОКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Expression.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 602 000–672 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, бензин, 84 л.с., 5-ступенчатая механика, Expression, опции, 708 550 руб.



Škoda Roomster

Прототип показали в 2003 году, серийный «Румстер» дебютировал на жевневском автосалоне в марте 2006 года.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,2, 1,4 и 1,6 л (105 и 86 л.с.).

КОРБОКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый автомат, 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Scout.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 100 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 599 000–775 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, бензин, 105 л.с., 6-ступенчатый автомат, Scout, опции, 821 000 руб.



Peugeot Partner Tepee

«Партнер» первого поколения появился в 1997 году и был модернизирован пять лет спустя. В 2008-м дебютировало второе поколение.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновый и дизельный, 1,6 л (120 и 90 л.с.).

КОРБОКА ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Outdoor.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 70 дилерских центров.

ЦЕНА БЕЗ ОПЦИЙ: 590 000–699 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, дизель, 90 л.с., 5-ступенчатая механика, Outdoor, 861 600 руб.



А что «Пежо»? Судя по силуэту, «Партнер» – почти клон «Кангу». И все же настроение в нем другое. Быть может, он не столь современен, несколько эклектичен, зато душевности в нем побольше: чуть человечнее материалы, чуть удобнее, хотя и жестче, сиденье. Устроиться здесь легко водителю практически любой комплекции и роста. Чем «Пежо» схож с «Рено», так это посадкой: она тоже высокая, только в «Партнере» еще и руль по-автобусному завален к горизонту.

Мнение водителя, конечно, важно, но и пассажиры имеют право голоса. И когда рабочий день на полигоне заканчивается, неизменно возникает вопрос: на чем ехать в гостиницу? «Румстер» отпадает сразу. Нам очень понравилась концепция двух съемных задних сидений и центрального «пуфика». Если кинуть его в багажник, а кресла сдвинуть ближе к продольной оси, то получается отменный четырехместный салон, в котором задняя парочка даже не касается друг друга. А если нас пятеро? Тогда терпите все прелести узкого салона. Среднему пассажиру придется еще и пристраивать ноги в обход массивного туннеля.

Совсем другое дело «Рено»: ехать в «Кангу» вляптером можно даже в демисезонной одежде; отдельная

радость – сдвижные двери, стекла в которых не только опускаются, но и жужжат электроприводами. Единственная претензия – под низко посаженными передними сиденьями мало места для ботинок.

«Пежо» тоже не промах. Хотя формально ширина салона в задней части такая же, как в «Румстере», субъективно «Партнер» просторнее. К тому же здесь удобнее сиденье. А вот конструкция сдвижных дверей другая: вместо полноценных окон лишь форточки. Хватит ли этого для вентиляции? Узнаем на ходу.

РУЧНАЯ КЛАДЬ

Какая из машин более ручная? Первым в мои руки лег руль «Рено». «Типи» вызвал нарекания с первого старта. Длиннющий ход педали сцепления, которое схватывает лишь под занавес, не способствует удобству троганья. Предположим, это проблема конкретного экземпляра, намотавшего под 15 000 км. Но дальше – больше. Звучно и даже заманчиво щелкающий рычаг 5-ступенчатой коробки передач разочаровал невнятными ходами – это уж явный недочет конструкции.

Двигатель? Никакой! По заявлению фирмы, ее «каблук» способен увести более 600 кг. Мы не проводили

экспериментов с полной загрузкой, но даже с одним водителем «Кангу» безнадежно медлителен. Крутить бензиновый 84-сильный мотор так же бесперспективно, как пытаться пройти паспортный контроль с ружьем на плече. Езда внатяг тоже не в радость: хорошо хоть, мотор не глохнет на оборотах, близких к холостым. Не глохнет, но и везти не собирается. Полминуты для разгона с 80 до 120 км/ч? Назвать это эластичностью язык не повернется.

Доставшийся нам «Румстер» – с 6-ступенчатым автоматом и, как любят говорить в фирменных пресс-релизах, «проверенным временем» мотором мощностью 105 л.с. Это совсем другая песня! «Шкода» легче «Рено» на 174 кг и стартует словно пушинка. Коробка с минимальными задержками перебирает передачи и охотно позволяет мотору выходить на пик мощности при 5600 об/мин.

Наш измерительный комплекс уравнивал «французов» в скорости набора первой (и единственной) сотни. Грустные 17 с копейками секунд, не разгон – одышка. «Пежо» мощнее, но и тяжелее «Рено». Но насколько приятнее контролировать тягу дизельного «Партнера»! Преимущество в 87 Н·м в пользу «Пежо» означает, что дергать рычаг механики можно

RENAULT KANGOO



➤ Тахометр «Кангу» в принципе не нужен – мотор не любит высокие обороты, а на низахглохнуть не желает. Но – не везет.

« В «Рено» не покидает ощущение коммерческого автомобиля: домашнего уюта маловато, хотя салон нарисован интересно.

➤ Добраться до недр глубокого бардачка «Рено» с водительского места непросто.



ŠKODA ROOMSTER



➤ Размеченный до 240 км/ч спидометр – нескрытая лесь. Впрочем, «Шкода» оказалась наиболее быстрой в компании, разогнавшись до 171 км/ч.

« Чешская машина, контрастируя с оппонентами, дарит абсолютно легковое чувство и в статике, и в динамике.

➤ Двухэтажный бардачок «Шкоды» удобнее для сортировки мелочи.



PEUGEOT PARTNER TEPEE



➤ К приборам «Партнера» не придется привыкать, разве что к типично французской нечетной цифровке спидометра.

« Интерьер «Пежо» ненамного, но все же более домашний в сравнении с салоном «Рено». Однако до эргономического идеала «Шкоды» ему далеко.

➤ Перчаточный ящик «Партнера» наименее вместительный, зато разделен на три части.





✓ Вы не видели мой любимый диск? Если папа потерял что-то в «Кангу», стоит взглянуть в кладовки под ногами пассажиров.



✚ Крутилка управления скоростью вентилятора и температурой необычна и требует привычки.

✚ Салонное зеркальце «Кангу» над основным – отличная штука для контроля ситуации в «игро-теке» на заднем сиденье.

✚ Устроить пикник в длинной дороге? В «Рено» для этого прекрасно подойдут откидные столики.



✓ Под водительским сиденьем «Румстера» сделан емкий тайник: сюда влезет, например, сменная обувь.



✚ В тяжелую «челюсть» центральной консоли «Румстера» водители ростом под 190 см опираются коленом.

✚ Немецкая рациональность заметна в каждой мелочи «Румстера»: есть и крючки, и карманы, и полку можно закрепить на разной высоте.

✚ В «Шкоде» предусмотрена продольная регулировка боковых сидений и изменение угла наклона спинок.



✓ Выдвижной ящик «Партнера» удобнее и вместительнее, чем кладовка «Румстера».



✚ Создателям «Пежо» в фантазии не откажешь: где еще увидишь такую чудную консоль с двумя черными дырами?

✚ Бардачок за козырьком приборного щитка – отличная идея!

✚ Под ковриками «Пежо», как и в «Рено», пара емких ящиков.



гораздо реже (и это радует, учитывая размашистый и неточный механизм выбора передач). Сравните эластичность «французов»: «Пежо» почти вдвое живее в переходных режимах, поэтому обгоны даются ему заметно легче и безопаснее.

Впрочем, не мотором единым. На прямых участках шоссе машины явно предпочитают невысокие скорости, желательно в штиль. Наиболее метеозависимый – «Рено»: высокий кузов восприимчив к порывам ветра. Съезжаю с шоссе на извилистую двухрядку, – тут-то и начинаются настоящие приключения. Легкий и почти пустой руль создает у водителя иллюзию послушности машины. В первом же быстром и крутом вираже я заложил такой крен, что уже морально подготовился рассказать, как положил «каблучок» на бок. К счастью, обошлось.

В «Пежо» пересел с опаской. И напрасно! Шасси «Партнера» настроено интереснее, кузов и центр тяжести пониже. Руль воспринимается на прямых почти таким же безвольным, как у «Рено», но наливается адекватным усилием, стоит отклонить баранку от нуля. Да и команды «Типи» выполняет заметно лучше – никаких запаздываний с изменением курса, нет и пугающих заносов в пределе.

Но обоим так же далеко до «Румстера», как кошельку из кожанменителя до портмоне из крокодиловой кожи. «Шкода» штурмует казавшиеся опасными повороты без намека на крен, не пискнув шинами и не заставляя водителя моргнуть глазом. Впрочем, нужно ли утюжить повороты по дороге на отдых?

БИЛЕТ В БИЗНЕС-КЛАСС

Ну что, махнем с семьей к морю или хотя бы на дачу? Если у вас маленькие дети, будьте готовы, что «Кангу» их укачает и в лучшем случае они уснут. Пока машина скакала по «лежачим полицейским» в городе, я не мог нарадоваться на комфортную подвеску, позволяющую не сбрасывать скорость перед ухабами. Но за городом доминируют другие качества. Даже на идеальных (по российским меркам) шоссе «Рено» раскачивается так, что и невосприимчивые пассажиры вскоре начинают позевывать под аэродинамический аккомпанемент. Ветер с трудом пропускает «Кангу», обтекаемость которого немногим лучше, чем у чемоданов, что в багажнике. Ветер свистит в зеркалах и релингах крыши. Салон потрескивает панелями, камешки стучат в арки. В общем, по самолетным стандартам типичный эконом-класс, если не сказать лоу-костер.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT KANGOO	ŠKODA ROOMSTER	PEUGEOT PARTNER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4213/1830/1882/2697	4214/1684/1607/2620	4380/1810/1862/2728
колея спереди/сзади	1520/1530	1420/1484	1505/1554
Объем багажника, л	660	509–560	505
Радиус поворота, м	5,35	5,25	6,0
Масса снаряженная/полная, кг	1337/1923	1278/1733	1430/2065
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,8	12,5	15,0
Максимальная скорость, км/ч	158	180	160
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/55	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,7/8,1	10,2/6,0/7,5	7,0/5,0/5,7
Выбросы CO ₂ , г/км	192	180	150
ДВИГАТЕЛЬ			
	бензиновый	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см ³	1598	1598	1560
Степень сжатия	9,5	10,5	18,0
Мощность, кВт/л.с.	62/84 при 5500 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	66/90 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	128 при 3750 об/мин	153 при 3800 об/мин	215 при 1750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	A6	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,73/2,04/1,39/1,10/0,89/–/3,55	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39	3,45/1,87/1,16/0,82/0,66/–/3,33
Главная передача	4,36	3,61	4,29
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электросилителем	реечное с электросилителем	реечное с гидросилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барabanные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/65R15	195/55R15	215/55R16



Смотрите на iPad:
измеряем вместимость «каблуков»



«Высоченная крыша не только добавляет пространства и воздуха салону «Кангу», но и позволяет пристроить кладовку над головой.

«Задние сиденья «Кангу» не снимаются и не раскладываются в горизонталь.



«Если вынуть среднюю часть и сдвинуть сиденья к центру салона, «Румстер» превращается в четырехместный.

«Задние сиденья «Румстера» вынимаются легко, тогда в багажник хоть холодильник грузи.



«Уникальная опция «Типи» – потолочный багажник для длинномеров. Настоящая мечта хоккеистов!

«Второй ряд в «Партнере», как и в «Румстере», тоже можно вынести из салона. Но механизм фиксации не столь удачен.



ПРАВИЛА ПРОВОЗА БАГАЖА

Экспериментальным путем выяснили: чуть меньший, по нашим замерам, багажник «Румстера» более требователен к процессу загрузки: незащищенный бампер легко поцарапать. «Рено» защитил краску пластиковым порогом, а «Пежо» и вовсе

неуязвим благодаря неокрашенному пластику. Безусловный лидер по объему багажника – «Пежо», в который влезло на два багажных места больше. Огромная пятая дверь «Типи» не даст поддыхать впритык к месту погрузки, а открывать

ее следует аккуратно, чтобы не получить хук. Зато под ней нетрудно спрятаться от дождя! Распашные (на 180°) задние двери «Рено» удобны, но требуют запаса пространства по бортам. К тому же рамки дверей ухудшают обзор.

✓ Renault Kangoo



✓ Škoda Roomster



✓ Peugeot Partner Tepee



РАЗГОН И МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

RENAULT KANGOO

погрешность спидометра 2,7%

1,3с	3,2с	6,7с	11,2с	17,0с	27,9с	48,0с
20	40	60	80	100 км/ч	120	140

max 148,8 км/ч

ŠKODA ROOMSTER

погрешность спидометра 4,8%

1,5с	3,4с	6,1с	9,8с	14,1с	20,7с	30,0с	58,2с
20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160

max 170,6 км/ч

PEUGEOT PARTNER

погрешность спидометра 2,9%

1,2с	3,8с	6,5с	11,6с	17,3с	28,6с	47,1с
20	40	60	80	100 км/ч	120	140

max 150,5 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

RENAULT KANGOO

60-100 км/ч (V)	15,8с
80-120 км/ч (V)	30,0с

ŠKODA ROOMSTER

60-100 км/ч (V)	8,1*с
80-120 км/ч (V)	10,7*с

PEUGEOT PARTNER

60-100 км/ч (V)	11,8с
80-120 км/ч (V)	19,0с

ВЫБЕГ

RENAULT KANGOO

120-50 км/ч	1288м
50-0 км/ч	685м

ŠKODA ROOMSTER

120-50 км/ч	1285м
50-0 км/ч	579м

PEUGEOT PARTNER

120-50 км/ч	1330м
50-0 км/ч	668м

ТОРМОЖЕНИЕ

RENAULT KANGOO

путь	39,0м
замедление	9,9 м/с ²

ŠKODA ROOMSTER

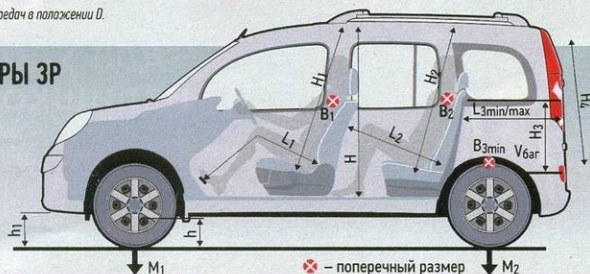
путь	39,0м
замедление	9,9 м/с ²

PEUGEOT PARTNER

путь	39,5м
замедление	9,8 м/с ²

*Селектор передач в положении D.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	V1, мм	V2, мм	L3min/max, мм	V3min, мм	H3, мм	H4, мм	V6ар, л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
RENAULT KANGOO	1000-1170	610-810	1215	1140	1130	1440	1390	860/1665	1125	530	1085	396	828 (57)	630 (43)	1458	185*	240
ŠKODA ROOMSTER	970-1170	530-915	1295	1095	1020	1345	1345	800/905/1660	1005	615	885	392	753 (59)	531 (41)	1284	125	200
PEUGEOT PARTNER	1000-1140	650-890	1300	1125	1060	1465	1345	885/1710	1190	600	1125	488	887 (59)	620 (41)	1507	165*	250

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя		Салон			Ходовые качества		Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка		
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Торноза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость		Сервис	Эксплуатация
RENAULT KANGOO	8	7	9	9	9	8	7	8	7	7	8	8	10	9	7	8,1
ŠKODA ROOMSTER	9	8	8	8	8	8	9	8	9	8	8	9	7	9	8	8,2
PEUGEOT PARTNER	9	8	10	9	9	10	7	8	8	7	9	8	9	8	7	8,4

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Во втором ряду «Рено» просторнее конкурентов в плечах, но места для ступней впритык.



Улыбаться на заднем сиденье «Шкоды» хочется, только если едешь здесь вдвоем.



Салон «Пежо» поуже, чем у «Рено». Зато здесь больше места в ногах и удобнее профиль сидений.

Если дорога до дачи приличная, «Шкоду» рекомендовать можно смело. А вот на проселки «Румстер» смотрит с брезгливостью. Обратная сторона великолепной управляемости – жесткость подвесок, которые могут и замкнуться на ходе сжатия, если гнать быстрее разумного. Но это единственный повод для придирки к «подкаблучнику». Двигатель «Румстера» звучит грубовато, но не раздражающе, в отличие от мотора «Кангю», вечно сетующего на нелегкую судьбу. Звукоизоляция в целом тоже хороша, на холостом ходу полностью отсутствуют и вибрации.

«Пежо» заметно мягче «Шкоды», однако чуть жестче «Рено». Но, как говорят англичане, at the end of the day, – в конце дня «Партнер»

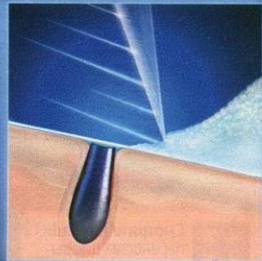
Gillette Fusion.
PROGLIDE™

В 3 РАЗА* БОЛЬШЕ
СМАЗЫВАЮЩИХ
КОМПОНЕНТОВ

ДЛЯ ЛУЧШЕГО СКОЛЬЖЕНИЯ
ОТ GILLETTE!



ГЕЛЬ ДЛЯ БРИТЬЯ
GILLETTE FUSION PROGLIDE™
ЛУЧШЕЕ СКОЛЬЖЕНИЕ ОТ GILLETTE



* В сравнении с гелем для бритья Gillette Series. Реклама



На правах рекламы

выбивается в лидеры по части ездового комфорта. «Типи» сочетает в себе терпимость к неровностям асфальта с отличным демпфированием пологих волн. Шины более голосисты, чем у чешской машины. Естественно, куда не спрячешься и от типично дизельного тремора на светофорах, который умеренно сильно передается на руль, но почти незаметен пассажирам. Удивительно, но огромные лопухи наружных зеркал хранят аэродинамическое молчание даже на скорости, чреватой четырехзначным штрафом.

Что ж, мы почти приехали. Не упустим весьма важную в наших реалиях особенность. Если до порога загородного дома или излюбленного места пикника путь зимой заснежен, а летом в колеях, одна из машин из игры выбывает сразу – «Шкода-Румстер». Расстояние от нижней точки до асфальта всего 125 мм, причем защиты моторного отсека нет. Остается «Пежо» со 165 мм клиренса или «Рено» и его рекордные 185 мм.

Как всегда в жизни, придется выбирать. Путешествовать налегке и беззаботно или неспешно прогуляться до труднодоступной «заимки». Ну или... набрать вещей с запасом. Решайте! Везти? А может, лучше бросить?

ЗР



Михаил Гзовский:

«Довольно неожиданно для меня концептуально схожие «Рено» и «Пежо» оказались разными и на ходу, и с точки зрения практичности. Ну а «Шкода» покорила в первую очередь ездовыми качествами».