

# БУРЖУА И АЗИЯ





2 100 000 2 200 000 2 300 000 2 400 000 2 500 000 Р

2 167 970\*

2 249 900

2 376 000

**Renault  
Koleos**

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,5 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
вариатор  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
Premium

**Subaru  
Forester**

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,5 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
вариатор  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
Elegance+

**Hyundai  
Santa Fe**

**ДВИГАТЕЛЬ:**  
бензиновый, 2,4 л (171 л.с.)  
**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:**  
6-ступенчатый автомат  
**КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
High-Tech

\*Здесь и далее  
цены приведены  
по состоянию  
на 5 июля 2017 года.



Есть ли у нового кроссовера Renault Koleos шанс догнать и перегнать одноклассников – Hyundai Santa Fe и Subaru Forester?

Автор **Юрий Тимкин**,  
фото: **Георгий Садков**

**Ч**то ни говори, а в современном мире имидж – всё! Носишь актуальный пиджак в клетку – ты на гребне волны, в тренде и вообще красивчик. Надел в полоску – уже чувствуешь себя как-то неловко.

В автомобильной индустрии репутация марки значит очень многое. Если массовый производитель сделает премиальный продукт, то с большой долей вероятности он

не найдет спроса. Спросите у людей из Фольксвагена про представительский Phaeton, и настроение у них вмиг упадет. С лоукостерами еще сложнее. Если Dacia выпустит машину среднего ценового сегмента, она, скорее всего, с треском провалится. Маркетинг!

Вот и Renault в России ассоциируется прежде всего с Loganом и его производными. Эти неприятательные машины





### Subaru Forester

Предстал в 2012 году и не раз модернизировался – последние новшества вносились прошлой весной. В следующем году ждем машину нового поколения.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:

2.0 (150 л.с.) – от 1 659 000 Р

2.5 (171 л.с.) – от 2 189 000 Р

2.0 турбо (241 л.с.) – от 2 599 000 Р

### Hyundai Santa Fe

Дебютировал в 2012 году. Через три года был проведен фейслифтинг. Доступен длиннобазный семиместный Grand Santa Fe.

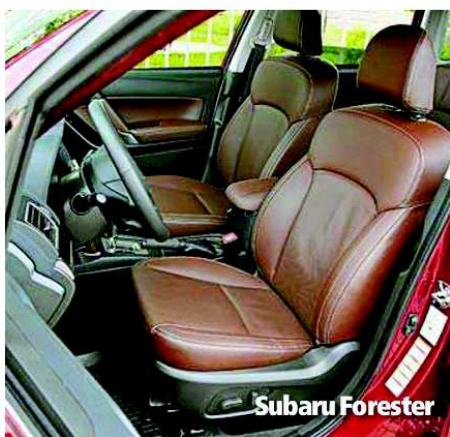
#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновый:

2.4 (171 л.с.) – от 1 956 000 Р

дизельный:

2.2 (200 л.с.) – от 2 199 000 Р



Subaru Forester

Сиденья плоские и не «хваткие» – в поворотах держат плохо.

выиграли борьбу в низшем ценовом сегменте, но затянули французов в имиджевую ловушку: «настоящие» Renault постепенно ушли с рынка – у наших дилеров не найти ни Scenic, ни Megane, ни Clio. Но первые робкие шаги к выходу из имиджевого провала уже сделаны. В прошлом году в России дебютировал стильный Kaptur (не «француз», но тем не менее), а теперь на сцену вышел новый Koleos.



Hyundai Santa Fe

Редко встретишь столь же удобные сиденья – почти эталон.

Как признаются маркетологи Renault, популярности прежнего Колеоса мешала его межклассовость (до сегмента D не дотягивал, а класс C перерос). Новая машина изрядно подросла и не выглядит недомерком на фоне конкурентов. По крайней мере тех, что приняли участие в нашем тесте, а это Hyundai Santa Fe и Subaru Forester. Все три машины – полноприводные, с моторами равной мощности (171 л.с.) и сопоставимы по цене.



Renault Koleos

Этим креслам не хватает длины подушки, а в верхней части спинки мешает поперечина.

### Присядем на дорожку

Посмотрите, как приосанился Koleos! Он по-прежнему базируется на платформе кроссовера Nissan X-Trail, но внешне всё так же не имеет с донором ничего общего. И если раньше он тускнел на фоне угловатого собрата, то теперь ситуация поменялась диаметрально: X-Trail чутко замылился, а Koleos обрел лоск. Из скромного рабочего он превратился в холеного буржуа.





После дождя запотела левая противотуманка. Детская болезнь?



### Renault Koleos

В Европе показан в 2016 году, до нас добрался только сейчас – потребовалось время на адаптацию к российскому рынку. В основе – платформа кроссовера Nissan X-Trail.

#### ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые:

2.0 (144 л.с.) – от 1 699 000 Р

2.5 (171 л.с.) – от 2 009 000 Р

дизельный:

2.0 (177 л.с.) – от 2 169 000 Р



## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	HYUNDAI SANTA FE	RENAULT KOLEOS	SUBARU FORESTER
<b>Снаряженная/полная масса</b>	1793/2510 кг	1607/2157 кг	1585/2015 кг
<b>Время разгона 0–100 км/ч</b>	11,5 с	9,8 с	9,8 с
<b>Максимальная скорость</b>	190 км/ч	199 км/ч	197 км/ч
<b>Радиус разворота</b>	5,45 м	5,7 м	5,7 м
<b>Топливо/запас топлива</b>	АИ-92, АИ-95/64 л	АИ-95/60 л	АИ-95/60 л
<b>Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл</b>	14,1/7,5/9,9 л/100 км	10,7/6,9/8,3 л/100 км	10,9/6,8/8,3 л/100 км
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>			
<b>Тип</b>	бензиновый	бензиновый	бензиновый
<b>Расположение</b>	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
<b>Конфигурация/число клапанов</b>	P4/16	P4/16	Op4/16
<b>Рабочий объем</b>	2359 см <sup>3</sup>	2488 см <sup>3</sup>	2498 см <sup>3</sup>
<b>Степень сжатия</b>	10,5	10,0	10,0
<b>Мощность</b>	126 кВт/171 л.с. при 6000 об/мин	126 кВт/171 л.с. при 6000 об/мин	126 кВт/171 л.с. при 5800 об/мин
<b>Крутящий момент</b>	225 Н·м при 4000 об/мин	233 Н·м при 4000 об/мин	235 Н·м при 4000 об/мин
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>			
<b>Тип привода</b>	полный	полный	полный
<b>Коробка передач</b>	A6	CVT	CVT
<b>Передачные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.</b>	4,21/2,64/1,80/1,39/1,00/0,77/3,39	2,63–0,38/1,96	3,58–0,57/3,67
<b>Главная передача</b>	3,91	5,69	4,11
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>			
<b>Подвеска: спереди/сзади</b>	McPherson/многорычажная реечное,	McPherson /многорычажная реечное,	McPherson/многорычажная реечное,
<b>Рулевое управление</b>	с электроусилителем	с электроусилителем	с электроусилителем
<b>Тормоза: спереди/сзади</b>	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
<b>Шины</b>	235/65 R17	225/60 R18	225/60 R17

## Пока корейский ленивец набирает сотню, у меня успеет вырасти борода

Сложносочиненная головная светодиодная оптика, декоративные (функциональной нагрузки они не несут) «жабры» на передних дверях и задние фонари с «усиками» придают облику изысканность. Красивы и выхлопные патрубки, соединенные поперечной планкой. Упс, да это бутафория! Настоящая труба спрятана под бампер. Как бы то ни было, облик у Колеоса самый яркий и запоминающийся в сегодняшней компании. Пятилетние Subaru Forester и Hyundai Santa Fe на его фоне теряются – возраст дает о себе знать.

Последним Renault, чей салон произвел на меня впечатление, был представительский хэтчбек Vel Satis шестнадцатилетней давности. С тех пор прорывов не случилось – до появления нового Колеоса. Мощные распорки, соединяющие центральную консоль и массивный туннель, вертикально ориентированный 8,7-дюймовый экран





Кнопка открытия лючка топливного бака элегантно вписана в дверную ручку.

Несмотря на пятилетний возраст, салон Santa Fe еще бодрячком. И отделка на высоте. Олдскульная роспись крупных кнопок на центральной консоли вовсе не напрягает. Разобраться в них – секундное дело.



Расположенные в эффектных колодцах приборы не бликуют даже на ярком солнце.



Кнопка Drive Mode призвана менять характер автомобиля. Получается не очень.



Только водительский стеклоподъемник имеет режим Auto, а подсветки нет вовсе.

Салон качественно отделан и богато оборудован, и это смело можно занести в актив Колеоса.

Вариатор не любит долгого движения внаг по бездорожью.



Это один из пяти вариантов оформления панели приборов.



Выключенная ESP после нескольких секунд пробуксовки включается самостоятельно.



Разъемы USB находятся в недрах подлокотника – вставить туда флешку с первой попытки не так-то просто.

Вариатор Lineartronic – лучший среди себе подобных. Быстрой откликом и предсказуемостью работы он заткнет за пояс большинство автоматов.



После недавнего обновления дисплей трипкомпьютера стал краше и информативнее.



Тайну кнопки SRH Off мне раскрыл мануал: оказывается, она предназначена для отключения адаптивности фар.





Смотрите на iPad: панорамы салонов



Шестиступенчатый автомат не отличается «скорострельностью» даже в спортивном режиме работы.



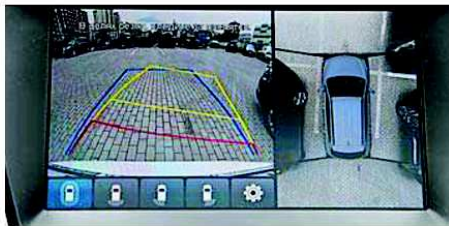
↑ Графика навигатора простенькая, зато он выдает подсказки о дорожных камерах на пути следования.

→ Традиция Renault: блок управления аудиосистемой пристроен с тыльной стороны руля.



↑ Руль перегружен кнопками. Черт ногу сломит!

→ Режим X-Mode приспособливает силовой агрегат и ездовую электронику для эффективного движения по бездорожью.



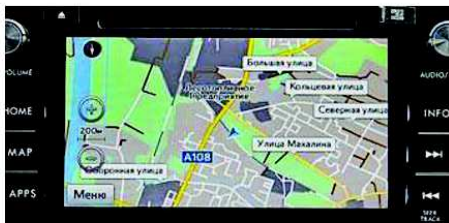
↑ Камеры кругового обзора входят в пакет Advanced, предлагаемый за 75 000 рублей.

↓ Логика и удобство пользования кнопками на руле – образцовые.



← На большом экране легко уживаются графическая картинка и натуральная.

↓ Koleos – единственная модель Renault в России, снабженная вентиляцией сидений.



↑ Навигатор – прерогатива версии Elegance+. Доплата за него – 60 000 рублей.

↓ На верхний экран можно вывести «мультик» распределения крутящего момента по осям.



## Модная коричневая кожа и глянцевые наклейки в Subaru смотрятся чужеродно – как глазок видеокamеры на ламповом телевизоре

(между прочим, самый большой в сегменте), по бокам от которого торчат уши-дефлекторы климат-контроля, – необычные формы. Примечательна и панель приборов: вынесенные на края шкалы датчики температуры охлаждающей жидкости и запаса топлива аналоговые, а расположенные по центру тахометр и цифровой спидометр – виртуальные, причем оформление фона дисплея можно менять.

Повсюду мягкий пластик, приятная на ощупь кожа, наклейки под матовый алюминий. Даже псевдодеревянные вставки уместны. А белые сиденья – шик! Хотя поклонники практичности выберут коричневый цвет или традиционный черный. За электроприводы, обогрев и вентиляцию – спасибо.

Но кое за что салон Koleos можно погладить против шерсти. Красивые сиденья неидеальны. И ладно бы претензии ограничились короткой подушкой (к этим вещам уже относиться философски), так ведь нет – больше всего мешает откровенно неуместная поперечина в верхней части спинки.

Стеклоподъемник с доводчиком всего один – со стороны водителя (родство с Ниссаном дает о себе знать). Быстродействие и логика пользования мультимедиа-системы R-Link оставляют желать лучшего: слишком много манипуляций требуют простейшие задачи. Даже кондиционер приходится включать через меню. Удивил и навигатор, который не знает солидный кусок трассы М5: показывает не дорогу, а чисто поле!

Не ахти сиденья и у Форестера: плоские, с никакой боковой поддержкой. Электрические регулировки – только у водителя. Пассажиру приходится подстраивать кресло вручную. В предыдущем тесте с участием «лесника» (ЗР, № 4, 2017) я критиковал его отсталость: ключ без выкидного жала, навигации нет, дисплей трип-компьютера допотопный – черно-белый... В нынешней машине все указанные недостатки устранены. Счастье? Но я остаюсь холоден, поскольку салон в целом не изменился.

Модная сегодня коричневая кожа и глянцевые черные наклейки здесь смотрятся чужеродно – как глазок видеокamеры



### СЕРВИС В ЦИФРАХ

	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
<b>HYUNDAI SANTA FE</b>	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	168
<b>RENAULT KOLEOS</b>	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	164
<b>SUBARU FORESTER</b>	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	47





С клиренсом 205 мм Koleos готов смело утюжить бездорожье. В грязи самое главное – чтобы внезапно не проснулась система стабилизации.

на ламповом телевизоре. Недовольство вызывают унылый пластиковый набалдашник ручника и чрезмерно низко расположенный селектор вариатора. Заплатив 2 249 900 рублей за машину, я воспринял бы это как личное оскорбление.

Зато у Subaru черный пояс по обзорности. Большая площадь остекления, тонкие передние стойки, крупные наружные зеркала, высокий капот, чей



край виден с водительского места. С таким активом можно смело махнуть рукой на статические линии-подсказки в камере заднего вида – не так уж они и нужны!

Hyundai Santa Fe с Форестером одногодки, но насколько же салон «корейца» интереснее и актуальнее! И ничуть не устарел. Глядя на стекающую, словно подтаявшее мороженое, центральную консоль, я, как и пять лет назад, цокаю – хороша! Разве что

С диагональным вывешиванием Koleos справляется благодаря электронной имитации межколесных блокировок. Кузову такие экзерсисы не нравятся – дверные проемы перекашиваются.

Santa Fe единственный в тройце позволяет полностью отключить систему стабилизации. Сильно лихачить в грязи опасно – слишком мал дорожный просвет.

экран мультимедиа по нынешним меркам тускловат.

По богатству оснащения Santa Fe на равных соперничает с Koleosом и превосходит Forester: ручник с электроприводом, панорамная крыша, самопарковщик, адаптивный круиз-контроль, система отслеживания разметки, камеры кругового обзора. Есть и вентиляция передних сидений. Кресла Santa Fe приятно удивили выверенным профилем, внятной боковой поддержкой и идеальным







соотношением между жесткостью и мягкостью – в таких можно ездить без усталости днями напролет.

Отличные условия и в заднем ряду: и просторно, и удобно. Только в Santa Fe сиденья можно регулировать в продольном направлении и менять угол наклона спинки. Здесь самые вместительные дверные кармашки и полностью опускаемые стекла. Красота!

По запасу пространства для ног Koleos и Forester схожи. Но Subaru все-таки уступает

**На перегибах рельефа кузов держится молодцом. Беспокойство вызывает лишь малый угол въезда: того и гляди оторвешь бампер.**

в гостеприимстве: ступням тесно, у сидений короткая подушка, верхних дефлекторов обдува нет, как нет и индивидуальной подсветки. А подлокотник приходится выцарапывать из спинки – петелек японцы не предусмотрели.

## Путь и водитель

С первых километров Koleos дает понять, что в его системе ценностей на первом месте – комфорт экипажа. По шоссе плывет дирижаблем, деловито покачиваясь на асфальтовых волнах. На выющихся дорожках уже не так неуклюж, как предшественник, однако до звания driver's car ему как до Луны.

**Вне асфальта Subaru раскрывается только после включения режима X-Mode.**

«Длинный» руль (три оборота от упора до упора) потчует водителя синтетическим усилием. С ростом скорости он тяжелеет, однако информативности не прибавляется. Если переборщить со скоростью в вираже, Koleos, изрядно накренившись, вываливается наружу поворота. В общем, этот буржуа не любит торопиться.

**При диагональном вывешивании кузов не перекашивает – все двери закрываются легко.**





С 2,4-литровым бензиновым двигателем Santa Fe ускоряется подчеркнуто неторопливо. Дизельная версия пободрее будет.



переключения, мимикрируя под семиступенчатый автомат. Получается не очень. Отклики на акселератор задемпфированные – паузы и задержки все-таки ощущаются.

Какой контраст с Форестером! Его клинцепной вариатор Lineartronic передает тягу куда охотнее и точнее – Subaru рвется в бой даже после микроперемещения педали газа. Такую отзывчивость и удобство в управлении разгоном у вариаторных машин (да и не только у них) еще поискать! Вот только оппозитный мотор орет как резаный. Гул идет и от колесных арок.

Подвеска Форестера тоже не склонна работать безмолвно и обрабатывает грубые

неровности с изрядным стуком. Зато плавностью хода и энергоемкостью «лесник» превзошел своих оппонентов. Ямы, бугры, буераки – всё нипочем. Кажется, дело не дойдет до пробоя, даже если «форик» провалится в какой-нибудь каньон.

В ходе последней наномодернизации электроусилитель руля в очередной раз перекалибровали, и это явно пошло на пользу – появился четкий «ноль», усилие на руле стало чуть выше и натуральнее. Момент, когда машина срывается с траектории, легко чувствуется по разгрузившемуся штурвалу. И пусть не вводит в заблуждение кнопка *ESP Off* на передней панели: нажав ее, можно лишь притупить бдительность системы

**Второй ряд не только просторен, но и удобен: лишь Santa Fe предлагает пассажирам индивидуальные регулировки. Дефлекторы в центральных стойках – достаточно редкое решение.**

От плохих дорог Koleos кривится, как француз от порошкового вина. На мелочовке дробит, передавая тремор на руль. Со среднекалиберными неровностями шасси худо-бедно справляется, однако ямы поглубже лучше объезжать стороной: подвеска сдается, замыкаясь на буферы сжатия. Конкуренты такого себе не позволяют.

Позаимствованный у Ниссана 2,5-литровый атмосферник в ходе обновления разжился фазовращателями на обоих распредвалах и непосредственным впрыском топлива, увеличена степень сжатия, однако эти меры не сделали Koleos быстрым. Он уверенно ускоряется и выходит на обгоны, но душу не берedit. Такой характер придает ему клиноремённый вариатор Jatco JF016E, который научили имитировать

За рулем **08.2017**





**Forester воспринимается как самый динамичный в тестовой троице.**



стабилизации. Впрочем, славное раллийное прошлое марки дает о себе знать: порог срабатывания ESP отодвигается настолько далеко, что система практически не мешает активному водителю.

А вот для Santa Fe последняя модернизация пошла на пользу не во всем. Сначала о хорошем. Подвеска так и осталась жесткой, остро реагирующей даже на мелочовку. Но с ее слабой энергоемкостью покончено окончательно и бесповоротно – до пробоев не доходит даже на самых внушительных «лежащих полицейских». Давно бы так!

**Кнопки обогрева задних сидений спрятались в торце подлокотника – сразу и не заметишь.**



Однако с двигателем случился регресс. Если прежде 2,4-литровый агрегат выдавал 175 «лошадей» (и их решительно не хватало), то теперь – сто семьдесят одну.

Бензиновый Santa Fe и раньше не блистал горячим темпераментом, а теперь и вовсе стал унылым – ускоряется подчеркнуто нехотя. Судя по заводским данным, проигрыш соперникам составляет аж полторы секунды. По ощущениям – еще больше.

Пока корейский ленивец набирает сотню, у меня успевают вырасти борода. Если перевести переключатель *Drive Mode* в спортивное положение, машина из меланхолика превращается всего



**Несмотря на короткую колесную базу, в просторе для задних пассажиров Forester не уступает соперникам. За обогрев спасибо, но верхние дефлекторы обдува тоже были бы нелишними.**

лишь во флегматика. Спасибо, хоть руль приобретает зачатки обратной связи.

Но больше всего ошарашивает прожорливость – в среднем 14,5 л/100 км, в то время как соперники довольствуются 11 литрами на сотню. С нескромным аппетитом корейцам надо определенно что-то делать. Я хоть и не поклонник «старт-стопа», но такая система была бы не лишней.

Santa Fe уступает оппонентам и в геометрической проходимости: клиренс всего 185 мм. И низкая юбка переднего бампера не внушает оптимизма. Тем не менее по грязию Hyundai идет уверенно – помогает блокировка многодисковой муфты привода задних колес. Можно полностью отключить ESP. Главное – не останавливаться на слабом грунте: тяжелая машина быстро проваливается по самые ступицы.



**Задний ряд Колеоса просторен, но сиденье не регулируется. К услугам пассажиров – два USB-порта и 12-вольтовая розетка.**



**От плохих дорог Koleos кривится, как француз от порошкового вина**



Муфту можно заблокировать и у Колеоса (даже нужно, поскольку уменьшается риск ее перегрева), но ехать на нем по размытому полю – сухая мука. А всё из-за странной настройки ESP. Отключишь ее, а она потом незаметно (секунд через пять) активируется вновь. Причем где-нибудь посреди лужи! В итоге я, чтобы не забуксовать, всё время держал палец наготове, щелкая по кнопке отключения. Пердимонюкль, иначе не скажешь. А вот у кого не возникает абсолютно никаких проблем вне асфальта, так это у Форестера,

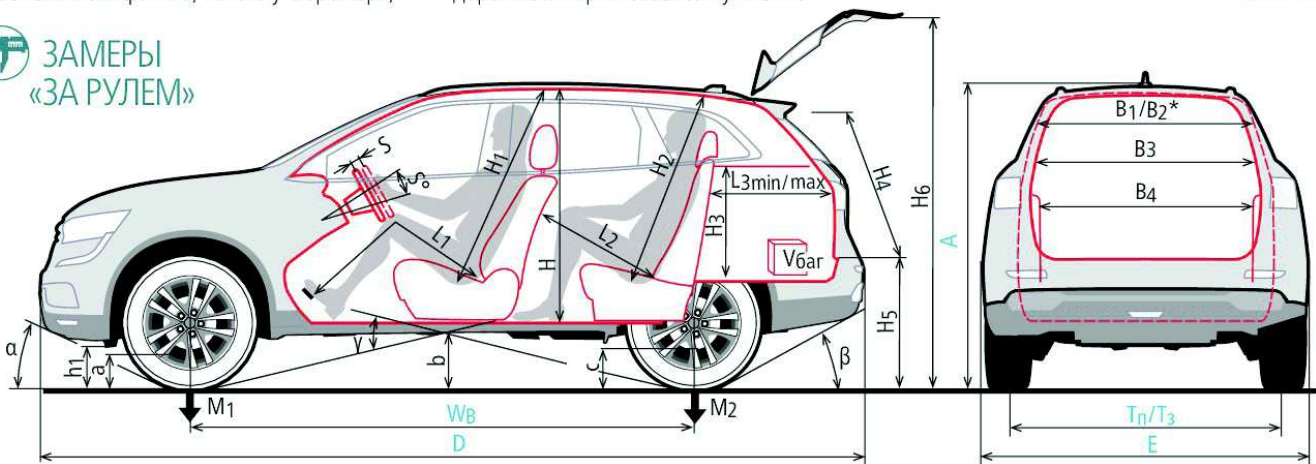
который по бездорожью чуть ли не маршем шагает. Для этого требуется всего-навсего включить режим X-Mode, в котором мотор менее остро реагирует на подачу топлива, вариатор меняет передаточное соотношение, имитируя работу понижайки, а система стабилизации переходит в вездеходный режим. И ведь работает! Там, где на других машинах притормаживаешь, выискивая более-менее приемлемую траекторию, на «форике» несешься напропалую. Для покатушек по бездорожью он приспособлен лучше всех.

**ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)**

	HYUNDAI SANTA FE	RENAULT KOLEOS	SUBARU FORESTER
<b>Просвет</b>			
a*	185 мм	205 мм	205 мм
b	195 мм	215 мм	225 мм
c	185 мм	210 мм	240 мм
<b>Угол</b>			
α	21,0°	20,0°	25,5°
β	21,5°	26,0°	25,5°
γ	16,0°	18,0°	20,0°

\*По защите двигателя.

**ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»**



	L1, мм	H1, мм	B1, мм	H, мм	L2, мм	H2, мм	B2, мм	L3min/max, мм	H3, мм	B3, мм	H4, мм	Vбар., л	B4, мм	H5, мм	H6, мм	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	S°, град./S, мм	h1, мм	D, мм	WB, мм	A, мм	E, мм	Tп/Тз, мм
HYUNDAI SANTA FE	945-1190	1010	1510	1185	550-920	950	1440	1045-2095	465	1150	925	412/585	1140	770	1900	1017,5 (54,4)	853,5 (45,6)	1871,0	5,0/5,0	235	4700	2700	1675	1880	1633/1644
RENAULT KOLEOS	955-1170	1010	1455	1180	705-940	955	1420	930-1980	460	1065	815	340/538	1045	770	1865	958,5 (55,5)	768,0 (44,5)	1726,5	5,0/5,0	225	4672	2705	1673	1843	1591/1586
SUBARU FORESTER	940-1210	1070	1450	1280	690-950	1010	1440	870-1980	425	1070	885	320/505	1100	720	1795	889,5 (56,2)	692,5 (43,8)	1582,0	3,0/4,0	310	4610	2640	1735	1795	1545/1555

\*По первому/второму ряду сидений.

Синий цвет – данные производителя.





← Дизельный Koleos 2.0 снабжен клиноцепным вариатором, с которым уверенно едет по бездорожью.



↑ У моноприводной модификации на панели слева от руля – сплошь заглушки. Невозможно даже отключить систему ESP.



↑ Салон версии Initiale Paris отделан роскошной наппой, на спинках сидений – соответствующее тиснение.

## » НА ЧУЖБИНЕ

Мы не упустили возможность познакомиться еще и с дизельной модификацией Koleosa, которую позиционируют как флагманскую. Стартовая цена – 2 169 000 рублей. Самый дорогой Renault!

Двухлитровый турбодизель прибавил четыре «лошадки» по сравнению с предшественником и теперь развивает 177 л.с. Подрос и крутящий момент: 380 Н·м против былых 360 Н·м. Поскольку новый Koleos на полцентнера легче предыдущего, с места до сотни он ускоряется за девять с половиной секунд вместо прежних 11,9 секунды. Даже бензиновая 2,5-литровая модификация остается позади. Особенно заметно преимущество в эластичности: машина без надрыва и рева дизеля легко ускоряется с 80 км/ч и воспринимается более скоростной. И аппетит скромный: в среднем 8 л/100 км.

Весомую лепту в такую прыть внес вариатор, который пришел на смену классическому автомату. Это не тот вариатор, что применяется на бензиновой версии, а клиноцепной, как на Mirano 3.5, – может переваривать до 400 Н·м момента.

Вариатор хорош не только на шоссе – он позволяет уверенно ехать внатяг

по бездорожью, где бензиновый Koleos уже начинает хандрить.

Я поездил на машине в топовом исполнении Initiale Paris, о чем вещают соответствующие таблички на кузове и гравировка на руле, подрезанном в угоду моде. К нам «парижские» Koleосы поставлять не будут – во многом из-за внушительных 19-дюймовых колес с низкопрофильными шинами, на которых машина едет очень жестко даже по ухоженным финским дорогам.

Да-да, я ездил по Финляндии и благодарен навигационной системе за то, что она предупреждает о скоростных камерах не только графически, но и голосом. Очень удобно. Тем более что в одной деревушке ограничение – 40 км/ч, в другой – 30... Надо быть предельно внимательным: везде камеры, камеры, камеры. А штрафы драконовские! На обычных дорогах допустимый максимум – 80 км/ч. Лишь раз проехал по участку с потолком скорости 120 км/ч.

Обмануть «большого брата», притормаживая перед камерами, не получится: они высчитывают среднюю скорость. В общем, ездить здесь на машине без круиз-контроля опасно для кошелька. Кстати, круиз-контроль в Koleose совсем расслабленный: под горку машина порой набирает

на 8–10 км/ч больше заданного предела. Будьте начеку!

Напоследок прокатился на переднеприводной версии с 130-сильным турбодизелем 1.6 и шестиступенчатой механикой. По сравнению с двухлитровым мотором этот тарихтит сильнее – вибрации еще как ощущаются! Тяги на малых оборотах – с гулькин нос, с непривычки пару раз заглох. Потом приноровился подгазовывать от души. Но к чему эта излишняя суета? Даже на полупустых улочках Хельсинки выматывает – а что будет у нас? А у нас этой модификации не будет. Говорят, нет смысла заморачиваться с сертификацией ради единичных продаж. Полностью согласен.



↑ В Финляндии навигатор показывает более информативную картинку, нежели в России.

**alca**<sup>®</sup>  
Germany

**Эксперт  
для заднего  
стекала**



**НОВИНКА**

Наши два специалиста для идеального заднего обзора



Немецкий стандарт качества

[www.heynermobil.de](http://www.heynermobil.de)

реклама



## ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов 3P. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для машин этого класса.

	Место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Поведение вне дороги				
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Управляемость	Шумоизоляция	Плавность хода	Микроклимат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	Промежуточная оценка	Энергоэффективность	Выносливость	Ход подвески	Общая оценка
<b>HYUNDAI SANTA FE</b>	9	9	8	9	8	9	8	8	8	8	8	8	7	9	8	<b>8,27</b>	8	8	8	<b>8,22</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>превосходная эргономика, шикарные кресла; вместительный багажник; множество вариантов комплектации</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>непозволительно прожорливый двигатель; скромная динамика; тусклая и зернистая картинка экрана мультимедиа</li> </ul>										<ul style="list-style-type: none"> <li>неважная геометрия</li> </ul>			
<b>RENAULT KOLEOS</b>	8	9	8	9	8	8	9	8	8	9	9	8	8	9	8	<b>8,40</b>	8	8	8	<b>8,33</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>презентабельная внешность, достойный интерьер; богатое оснащение; отличная шумоизоляция</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>норовистая система стабилизации; мультимедиа система R-Link не слишком дружелюбна к пользователю; огромная разница в цене между версиями 2.0 и 2.5</li> </ul>										<ul style="list-style-type: none"> <li>мешает сбалансированная ESP</li> </ul>			
<b>SUBARU FORESTER</b>	8	8	9	8	8	7	9	8	8	9	8	9	9	8	7	<b>8,20</b>	9	8	8	<b>8,22</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>отменная геометрическая проходимость, высокие плавность хода и энергоёмкость подвески; удобное управление разгоном</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>устаревающий дизайн; есть вопросы к эргономике; маленький багажник, пятая дверь поднимается невысоко</li> </ul>										<ul style="list-style-type: none"> <li>бодрячком!</li> </ul>			



**Koleos второго поколения не провалился ни в одной из дисциплин, и этого оказалось достаточно для победы. Думаю, он сможет поднять имидж марки Renault в глазах покупателей.**

Юрий Тимкин







Багажник Hyundai заметно больше, чем у конкурентов: 412 литров, по нашим замерам. Никто из соперников таким роскошным организмом не располагает.



\*\*\*

Беспристрастный подсчет баллов зафиксировал победу Koleosa над соперниками. Это сбалансированный автомобиль с утонченным дизайном «не как у всех». А еще он подкупает вменяемым ценником. Koleos за 2 003 000 рублей упакован практически под завязку. Соперники сопоставимой мощности за те же деньги оснащены гораздо скромнее. А Forester за два миллиона так и вовсе будет двухлитровым.

Впрочем, главная проблема Форестера не цена, а возраст. На фоне одноклассников он откровенно старомоден. Очередная минимальная модернизация его не спасет – требуется срочная смена поколений. По нашим данным, произойдет это в следующем году. Тогда же обновится и Santa Fe, которому отчаянно не хватает современного бензинового двигателя. Надеюсь, корейцы это осознают.

ЭР



Под полкой Subaru помещается всего 320 литров, а дверь багажника поднимается ниже, чем у оппонентов.



Багажник Koleosa (340 л) просторнее, чем у Subaru, но теснее, чем у Hyundai. По бокам – глубокие карманы с пластиковой окантовкой. Пятую дверь можно открыть бесконтактно – такой сервис предлагает только Renault.



Запаска размерностью 225/65 R17 полноразмерна только для двухлитровой версии. Для модификации 2.5 это всего лишь докатка.

