

# ОН ОДИН НА ПЕРЕПРАВЕ

Народный кроссовер «Ниссан-Террано» выходит на российский рынок |  
**Производство** «Автофрамос» | **Начало** продаж лето 2014 г. |  
**От** 677 000 руб. | **Автор** Сергей Воскресенский | **Фото** Александр Батыру



15 фото  
см. с. 26



**Д**олгожданный «Террано» родился под покровом страшной тайны. Ниссановцы словно взяли обет молчания, хотя всякая желающий мог без труда найти в Интернете изображения «Террано» для рынка Индии и без подсказок понять, что это всего лишь перелицованный «Рено-Дастер».

И все же «Террано» – это «Ниссан», а не «Рено»! И Россия – не Индия, у нас иные запросы и требования к народным автомобилям. А потому теплилась надежда, что новичка снабдят другими моторами, коробками передач и, чем черт не шутит, полноприводной трансмиссией с демультипликатором... Имя-то обязывает!

Тайное стало явным, когда в руках оказался ключ зажигания: точно

такой же, но от своего «Дастера» я ношу в кармане. Разница лишь в эмблемах. А сильно ли отличается сам автомобиль?

### В ГОСТИ К МОРЮ

«Террано» достался нам в максимальной комплектации – полноприводный, с двухлитровым бензиновым мотором, в топовом исполнении «Текна». Такой предлагается за 885 000 рублей.

Это чуть ли не первая товарная машина в Москве, но равнодушие столчных водителей дало понять, что «Террано» в потоке не замечают. Массивная решетка радиатора, трапециевидные фары, измененные задние фонари, конечно же, придают машине мужественность – поневоле вспомнишь прежние рамные «Террано». Но профиль-то

дастеровский! Вот почему новичка опознают не сразу. И, видимо, поэтому ниссановцы не пришли в восторг от идеи прямого сравнения новинки с «Дастером»: конвейер общий, но маркетинговая кухня у каждого бренда своя.

Интерьер? Наметанный глаз выхватывает на центральной консоли небольшой дисплей навигационной системы «Ниссан Коннект», оквадраченные сопла вентиляции и... больше не за что зацепиться! А нос чует знакомый запах искусственной кожи: сиденья здесь точно такие же, как на... Ах да, с «Дастером» просили не сравнивать.

Четырехступенчатый автомат пока предлагается только для переднеприводных версий, поэтому рука ложится на знакомый набалдашник рычага шестиступенчатой механики.

### Nissan Terrano

#### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	4342×1668×1822
Колесная база, мм	2674
Колеса спереди/сзади, мм	1560/1567
Объем багажника, л	408/1567
Полная масса, кг	1726
Разгон 0–100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо/запас топлива, л	A92–98/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,3/6,5/7,8

**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 98 кВт/135 л.с. при 5500 об/мин; 191 Н·м при 3750 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:** полноприводная; М6.

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:** подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/65R16.

„ Где же Крым? Ах да, «Террано» уже в астраханских степях. Желание посетить Керчь и Феодосию давно осталось позади.



Смотрите на iPad:  
испытываем первыми



⊖ Последняя на нашем берегу АЗС (на табличке так и написано). Предупреждение уже не актуально: в Крыму можно купить бензин и за рубли.

⊖ Солдатушки возвращаются из Крыма. Это одна из редких встреч: военных на своем пути мы почти не видели.



И трехпозиционная шайба управления полноприводной трансмиссией – как на том самом автомобиле.

Поскольку «Террано» нам выдали аж на неделю, грех не рвануть на нем куда глаза глядят. А глядели они на карту Крымского полуострова: более актуального направления в канун курортного сезона и не придумать.

Выбираемся на трассу М4 «Дон»: пробок нет. Терминалы оплаты, объездную вокруг Воронежа – всё проскакиваем на одном дыхании. На перегонах держали 120 км/ч и «везли» средний расход бензина 9,2–9,3 л/100 км.

Быстрее ехать даже не пытались. Во-первых, перед выездом на одометре было всего 48 км, а первую пару тысяч

километров машину нужно щадить, даже если в инструкции ничего не сказано про обкаточный период. Во-вторых, как только стрелка тахометра подбегает к 3000 (а это как раз 120 км/ч на шестой передаче), в «Террано» становится слишком шумно: ревет мотор, который на этих оборотах входит в силу, гудят заимствованные у «Дастера» зубастые покрышки «Амтел-Крузиз». Да и аэродинамические шумы отнюдь не ласкают слух.

А если в стремлении пожалеть необкатанную машину опустить обороты ниже двухтысячной отметки, то словно проваливаешься в глубоченную турбояму – хотя мотор-то атмосферный. Автомобиль практически перестает

реагировать на педаль газа, и, чтобы порезче ускориться, переходишь с шестой сразу на четвертую передачу. Причем даже на такие меры мотор отвечает с ленцой. Вот и закралось сомнение: а при нем ли обещанные 135 сил?

### ОСТРОВ НЕВЕЗЕНИЯ

В конце километровой очереди на паром через Керченский пролив мы уткнулись, полные оптимизма. Загруженная дорога из Краснодара через Крымск с бесконечными ремонтами и светофорами нас изрядно утомила, а здесь – бодрящий ветерок двух морей и замаячивший на горизонте полуостров. Потусуемся в компании байкеров из Севастополя, подремлем на полуденном весеннем

солнышке – и к вечеру наверняка будем в Керчи, а то и в Феодосии!

Увы, за три часа ожидания мы продвинулись лишь на полтора метра – при том что загруженные под завязку паромы причаливали и отходили с завидной регулярностью, несмотря на волну и сильный ветер. Военных, строительных и прочих спецколонн не видать. В чем же дело?

Фотограф ринулся в народ: прошелся вдоль очереди, заглянул в кабинеты к заместителю начальника переправы... Всё по-русски: левая очередь для своих, еще столько же машин с «красивыми» московскими да краснодарскими номерами плюс местечковое хамье, которому «очень надо». Вся эта

братия проезжает вперед якобы для встречи парома, а затем нагло вонзается в очередь, в которой семьи с маленькими детьми томятся по 15–20 часов! Люди в погонах отмахиваются: дескать, следить за порядком не в их компетенции. Вот ежели бомба или автомат у кого обнаружится...

Наверно, поэтому слепы видеокамеры, которые через Интернет в онлайн-режиме должны отражать реальную ситуацию на переходе. Даже страшно представить, какая давка здесь будет летом.

### МОМЕНТ ИСТИНЫ

Решено: переходим к запасному варианту. Разворачиваем «Террано» и чешем

в сторону Анапы. В конце концов, обкатку машины можно считать завершенной (на одометре почти 2000 км), и жаль было бы не исследовать дикие пляжи Бугазской косы и живописной бухты Большого Утриша. Объявляется «день проходимости»!

Но быстро выяснилось, что бодро заявить – не значит легко исполнить. Песчаные дюны весьма коварны, даже если после полировки зимними ветрами и штормами они кажутся монолитными. Чуть резко повернул руль – шины мгновенно прогрызают жесткую верхнюю корочку, и тогда... Главное – не останавливаться, ползти вперед, поддерживая более-менее стабильные обороты двигателя. А уж коли



↻ Измотанные ожиданием парома путешественники находят силы шутить и улыбаться.

↻ Суeta перед слагбаумом. Первый в кадре явно лезет напролом – остальные, мол, подождут.



↻ Казалось бы, до морского вокзала рукой подать. Однако люди маются в очереди по 20 часов.



➤ Из достоинств интерьера стоит выделить отнюдь не навигацию (работает так себе) и даже не красивые дефлекторы вентиляции, а еще один закрывающийся бардачок – посередине передней панели.

⬇️ Камера заднего вида? Отлично! Жаль только, что дисплей расположен слишком низко.



встал – финита ля комедия, назад уже не сдашь. На полноприводном «Террано» (как и на «Дастере») первая передача – силовая, с очень высоким передаточным отношением. Поэтому вперед машина прет как танк – пока не сядет. А вот задняя передача обычная, с расчетом преимущественно на твердое покрытие. Поэтому выбраться из песчаной засады задним ходом невозможно, даже если без жалости жечь сцепление.

Одно спасение – трос и мощный тягач. Нас бог миловал. В поисках подъезда к морю мы изрядно набегались (чем больше исходишь ногами, тем вернее проедешь – первое правило джиперов), и «Террано» не подвел.

К слову, двухлитровый мотор не самым лучшим образом приспособлен для езды по бездорожью. Как уже сказано, он склонен к меланхолии и недостатку тяги на низах, когда стрелка тахометра не поднимается выше 2000 об/мин. Пока не газанешь как следует, «Террано» не поедет. А ведь трансмиссия с заблокированной муфтой, приличный клиренс (205 мм), короткие свесы кузова и длинноходная подвеска позволяют эффективно реализовывать высокий крутящий момент – но его-то как раз и не хватает. Вот и штурмуешь самые

➤ Подкрылки на «Террано» заметно добротнее дастеровских. А плохо то, что брызговики жесткие, пластиковые.



гибкие места ходом либо подпаливая сцепление и балансируя на грани возможностей силового агрегата. Так что даже самый мощный «Террано» – для асфальта и легкого бездорожья.

### В ПОЛНУЮ СИЛУ

– Тюльпаны? Да вот они!

Только человек с очень богатым воображением смог бы разглядеть в этих невзрачных пожухлых стебельках



## О ДЕНЬГАХ НЕ СПОРЯТ?

Покупатели с тощим кошельком будут шокированы катастрофической разницей в цене: переднеприводный «Террано» в комплектации **Comfort** аж на **185 000 рублей** дороже «Дастера» в начальном исполнении **Authentique** (1,6 л, 4×2, МКП). Серьезный разбег по ценам объясняется в том числе и тем, что базовый «Террано» богаче оснащен: у него не одна, а уже две подушки безопасности, есть кондиционер, передние электростеклоподъемники и прочие «пряники». Но если взять идентичные по оснащению машины, окажется, что «Террано» все равно дороже – в среднем на **60 000–90 000 рублей**. А ведь, собственно говоря, это та же машина, без какой-либо серьезной инженерно-технической доработки. Переплата – за свежий облик и за имя.

Поэтому «Террано» заинтересует тех, кто за относительно небольшие деньги хочет приобрести кроссовер, хотя бы внешне похожий на своих более стильных и породистых собратьев. Именно на них рассчитано экстерьерно-интерьерное разнообразие комплектаций **Comfort (677 000–762 000 руб.)**, **Elegance (775 000–815 000 руб.)**, **Elegance Plus (809 000–849 000 руб.)**, **Tekna (872 000–885 000 руб.)**, базирующееся на двух типах приводов (передний и полный), бензиновых моторах объемом 1,6 и 2,0 л и двух коробках передач (M6 и A4).

долгожданных весенних красавцев.

Но егерь не шутил:

– Опоздали, братцы. Тюльпаны отцвели дня четыре назад, как только похолодало.

И здесь облом! Зря тащились из Анапы на берега Волги? Увы, причем не только мы: к знаменитому своим тюльпанным полям Большому Богдо, что недалеко от озера Баскунчак, машины подъезжают с завидной для этих глухих мест периодичностью. Туристов много, а тюльпаны уже сошли: год на год не приходится.

Значит, пора домой. Тем паче что после 3500 пройденных километров мотор «Террано» запел в полную силу, претензий к нему поубавилось. Нет-нет, он не стал тяговитее на низких оборотах. И по-прежнему донимает тяжелым гулом на скоростях 100–120 км/ч, когда стрелка тахометра держится в диапазоне 2700–3000 (это самое начало «двигательной» голосистости) – слишком короток передаточный ряд трансмиссии! Но хорошо уже то, что живее стали реакции машины на газ: я наконец-то начал верить в заявленные 135 «лошадей», чей напор позволял играючи выстреливать при обгонах. А это, ей-богу, не так уж мало!

Не подвела и подвеска: стоически выдержала не только прибрежные дюны и булыжник, но и убитые волгоградские улицы, на которые с непривычки страшно соваться. Держит удар! И если прежде в подобных ситуациях звучало: «дастеровский маршрут», то теперь можно смело говорить и о террановском.

А выдержит ли «Террано» рыночные испытания? Что бы там ни говорили



**Свежий, мужественный облик («Террано» похож на более крупных собратьев по концерну «Ниссан»), облагороженный интерьер, высокий уровень оснащения дополняют всем известные плюсы «Дастера».**



**Высокая начальная цена: за такие деньги хотелось бы иметь более качественный пластик интерьера и развитую шумоизоляцию.**

маркетологи, по сути своей это тот же «Дастер», но на 60 000–90 000 рублей дороже. Более мужественный облик, ниссановские эмблемы и слегка облагороженный интерьер для многих станут исчерпывающей компенсацией за серьезный разбег в цене. Иные же не заметят существенной разницы. Помните, как у Монтесяке в «Персидских письмах»? Ничто так не похоже на азиатского еврея, как еврей европейский.

К слову, турбодизель в списке комплектаций пока не значится. Как нет и автомата для полноприводных версий. Так может, все-таки произойдут хоть какие-то «железные» метаморфозы?

В любом случае с «Террано» мы не прощаемся: у нас на этот автомобиль большие планы! **3P**



Еще один элемент высокого дизайна – прикрытая лючком буксирная проушина.

