

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



Долгожданный «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-Круиз». 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 завершённой (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 маятся 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 – скрытая лючком буксирная проушина.

