

ДЖУК-ВОРОБЕЙ



Созданный на основе концепта Qazana и вышедший в серию в 2010 году, компакт-кроссовер Nissan Juke воплотил один из самых ярких проектов на В-платформе альянса Renault/Nissan. Основной «движущей силой» автомобиля выступает 1,6-литровый бензиновый двигатель в 117 сил, который идет только с передним приводом, но на выбор доступен с 5-МКП или вариатором. Предусмотрено шесть уровней оснащения, но уже в базовое входят 4 подушки, ABS, ESP, Isofix, электропакет с подогревом сидений, кондиционер, CD, AUX, омыватель фар и другое. Цены от 649 тысяч рублей с МКП и от 755 тысяч с CVT. Есть и заряженные версии: с 1,6-литровым турбомотором в 190 сил, где идет как передний, так и полный привод, с 6-МКП и MCVT соответственно, и задняя подвеска многорычажная. Но цены уже от 825 до 1065 тысяч рублей.

К нам же на «трибуну» попала одна из самых востребованных версий: 1,6/117 л. с., CVT, 2WD и комплектация SE Sport, где есть шторки безопасности, особая расцветка центральной консоли, отделка сидений из искусственной замши, отделка кожей и хромом деталей интерьера, тонировка стекла, легкосплавные диски на 17 дюймов особого дизайна. Стоимость 773 тысячи рублей.

ПЕРВЫЙ ИЗ ВТОРЫХ

Черт с ним, с дизайном: мой нынешний автомобиль не менее странный и экстравагантен на вид — и ведь не просто привык, а чуть ли не влюбился в него! И с Джуксом, случись тому стать моим автомобилем, наверняка произойдет то же самое. Вот только он не станет моим. Почему? Причина банальна до неприличия: не зацепил!

Может, я бы отнесся к Джуксу иначе, будь он немного практичнее. Но Джук — автомобиль нишевый и оттого слишком оригинальный, чтобы быть как все: вместительным, просторным, понятным... Удобно сесть за рулем удалось быстро, но обзорность до конца знакомства с машиной так и оставалась недостаточной. Сзади сидеть самому за собой нормально, но дверцы слишком малы даже для меня. Багажник имеет емкое подполье, но добраться до запаски-докатки даже мужику непросто, а полочка за спинками сидений и вовсе bestолковая. Работа подвески и управляемость оставили приятное впечатление, однако с динамикой я так и не нашел «общего языка»: в экономичном режиме машина откровенно тупит на стартах и разгонах, в обычном — ненамного резвее, а в спортивном становится неожиданно громкой, но при этом все равно немного заторможенной (а что вы хотели от атмосферного 1,6?). Вот был бы здесь турбомотор в 190 лошадинок... Но, боюсь, мне на таком было бы неуютно в городе из-за размазанного чувства габаритов. Впрочем, в качестве второго семейного авто Джук вполне даже вариант — возможно, даже лучший вариант: своего рода первый из вторых!

Алексей СТЕПАНОВ,
водительский стаж 15 лет, ездит на Skoda Roomster



Приборная информация красиво оформлена и хорошо считывается



Контроллер вариатора вопреки моде бесхитробно «ходит» по прямой линии. Это правильно, хотя и есть вероятность промаха нужной позиции



Сиденья, обитые искусственной замшей, хорошо смотрятся, но главное, они обеспечивают удобную посадку с ощутимой боковой поддержкой



Система стабилизации здесь идет в базе, при этом предусмотрено ее отключение



Отдельные элементы интерьера претендуют на оригинальный стиль, к тому же не в базовых версиях имеется отделка под хром



Интерьер оформлен, конечно, не банально, и все же не так броско, как внешность автомобиля. Между креслами нет ни бокса, ни подлокотника

ГАДЖЕТ-КОНЦЕПТ

К этому автомобилю я подхожу словно к концепт-кару. Передо мной — оригинальный плод дизайнерской мысли, воплощенный в облике то ли хэтчбена на больших колесах, то ли кроссовера. А может — это сам концептуальный Nissan Qazana, немало удививший мир после женеvского показа в 2009 году? Внешнее сходство почти стопроцентное. Но вокруг не щелкают вспышки фотокамер, зато россияне уже всюю «пробуют» этот дикий фрукт.

То, что автопроизводители решаются выводить на рынок подобные модели, не может не радовать. Прежде на моей памяти такое позволяла себе только Toyota — ее дерзкие WiLL VS, WiLL Vi и WiLL Cypha бегают на наших улицах до сих пор. Если присмотреться — в «Джуке» каждая линия кузова настраивает на задор и позитив. «Окунаешься» в салон — настроение также поднимается. К каждой кнопке и элементу отделки хочется прикоснуться, чтобы оценить дизайнерский посыл.

Во всем другом Juke идет в русле автомобильного «мейнстрима». У него неплохая платформа от нового Nissan Micra, хотя и обусловившая, возможно, некоторую тесноту в салоне и малый объем багажника с «докаткой» под полом. Но вот отсутствие полного привода при базовом моторе вопросов не вызывает: кроссоверов с двумя ведущими колесами становится все больше. Вот и «Джуку» его восемнадцатилетних сантиметров клиренса, с учетом малых свесов, для городского «бездорожья» вполне достаточно. Получаем некий вариант высокого городского хэтчбека.

Шасси настроено на азартную езду, пусть ему и не достаёт доли энергоёмкости. Двигателя для азарта хватает, благо вариатор работает очень спорно. Руль же хочется крутить и крутить — настолько приятен сам процесс. А если попробовать различные настройки двигателя, вариатора и рулевого — ощущение драйва только усиливается. Меняющиеся картинки на консольном дисплее делу тоже вторят. Ради всего этого можно простить порой излишнюю шумность мотора.

Появление «Джука» на наших дорогах словно разрывает серость автомобильных будней. Подобно модным гаджетам, он наверняка зацепит молодых и активных. Так почему же мне так не хотелось расставаться с «Джуком» после первого знакомства? Видимо, еще не наигрались...

Андрей ЯЦЕРИЦЫН

ПРИЯТНЫЕ НЕОЖИДАННОСТИ

Автомобиль был на обкатке, и «вынуть» душу из мотора не получилось, но ничего серьезного ждать от тандема 1,6-литрового мотора и вариатора не приходится. Но Juke подарил целый ряд приятных моментов, чего от него не ожидалось.

Я был удивлен подвеской. В силу молодости люблю подвеску довольно собранную, но тут ожидал мягкости — кроссовер все-таки. А в итоге — довольно жестко — то, что нужно! И ничего что сзади примитивнейшая балка. Низкопрофильная резина выручает. Правда, из-за «кроссоверности» имеют место крены, да и прежде чем послушать руля, Juke приседает на внешние колеса, а потом уже начинает поворачивать. Но это все при резких маневрах, на которые явно этот мотор с коробкой не рассчитаны. Может быть, у турбоверсий другие настройки. Но в целом поведение очень понятное и предсказуемое. Единственное — на асфальте очень рано срабатывает ABS, особенно учитывая хорошую резину размерностью 17 дюймов. И система стабилизации вступает в действие когда уже рефлекторно успеваешь погасить, на ее взгляд, «отклонение от нормы». А эти самые отклонения корма машины очень любит, так и пытается сорваться в занос при резких перестроениях, но все легко корректируется рулем... или же стабилизацией, которую лучше не отключать.

ЭУР с регулируемым усилием, но настраивается только вместе с мотором и коробкой, что, на мой взгляд, не очень удобно — приятной тяжестью он наливается только в режиме «спорт», но тогда вариатор готов биться за секунды разгона, что с таким мотором просто не к чему. В экономичном же режиме руль слишком легкий, что с довольно короткой рулевой рейкой (около 2,7 оборотов) является не самым приятным сочетанием на загородных скоростях.

Посадка за рулем отличная. На высоких машинах бывает ощущение, что сидишь на пуфике в прихожей, тут же никакого дискомфорта. Эргономика, особенно для тех, кто когда-либо ездил на «правом руле», вообще никаких претензий не вызывает.

На мой взгляд — имиджевый автомобиль. Один его внешний вид готов рисовать улыбку на лицах людей. И на базовую комплектацию цена заманчива, что вкупе с весьма интересной внешностью, хорошим оснащением и высоким клиренсом делает «Джука» хорошим городским жителем.

Артем АГЕЕНКО,
водительский стаж 6 лет, ездит на Honda Civic TypeR



Для задних пассажиров есть подвод воздуха (но нерегулируемый), открытый бокс, выемки в дверях и только один карман на спинке кресла



Сзади не очень рослые люди могут сидеть нормально, однако посадка будет затруднена из-за узких дверных проемов и высоких порогов



Доступ к настройкам климата и к выбору режимов Dynamic Control System осуществляется попеременно – это оригинально, но не совсем удобно



«Бардачок» узкий, но глубокий



Под полом вот такой емкий органайзер, но чтобы достать запаску-докатку, сначала понадобится целиком вытащить это «корыто». Не проще ли было сделать подъемную полку, как у всех?



Скрытые вертикальные ручки задних дверей удобны, сегодня встречаются у разных производителей, но Nissan это стал практиковать давно

НЕПОНЯТНЫЙ ФОРМАТ

Крохотный багажник, 17-дюймовые «лапти», передача в салон всех швов и стыков. Купе? Оказывается, новый формат кроссовера. Для меня интересны лишь гипотетически.

Например, как арт-объект, с такой-то внешностью. Подходить, любоваться. Внутри Juke не столь авангарден, но в салоне тоже есть место вдохновению. И нет экономии на материалах, еще недавно для Nissan характерной. Да и в общем все удобно и понятно.

В движении — даже чересчур. Как-то слишком все спокойно и прогнозируемо. От сочетания 1,6-литрового мотора с вариатором не ждешь динамических подвигов. От 17-дюймовых колес с низкопрофильной резиной — подробной информации о состоянии асфальта. От идеологии... Тут вообще много непонятного. До сих пор не понимаю, зачем при поджатых свесах и повышенном клиренсе предлагать переднеприводные версии? Стоит ли ради эфемерной возможности оттолкнуться с заснеженного двора мириться с маленьким багажником? И как средство от разбитой грунтовки по дороге к дому Juke не подойдет — трясет.

В итоге — одна внешность, оболочка. Хорошее средство для привлечения клиентов, но мне нужно содержание.

Максим МАРКИН,
водительский стаж 15 лет, ездит на Toyota Mark II

НА ГОЛОВУ ВЫШЕ

Оговорюсь сразу — мне не по нраву подобного рода дизайнерские изыски, которые мы видим в подопытном, я сторонник классических или близких к ним очертаний кузова. Но поскольку оценка внешности вопрос слишком субъективный, абстрагируюсь от неё и порассуждаю о вещах менее спорных и гораздо более удачных в измерении по единой шкале ценностей.

Интересная пара «коробка+двигатель» не вызвала принципиальных нареканий. Понимая, что имею дело с атмосферником меньше двух кубов и вариатором, нахожу их работу весьма достойной. Мотор на оборотах (пусть и обкаточных) звучит достойно, без жалостливых высоких нот, а коробка не раздражает задумчивостью. Ну а большего от него, собственно, и не требуется.

Я нарочно провела свою часть теста в городе, даже не пытаюсь выехать за пределы центральных магистралей. Во-первых, колдобин для испытания подвески хватает и на них. А во-вторых, слишком уж велико было искушение «показать» новинку и послушать отзывы прохожих. По первому пункту я осталась удовлетворена ощущениями при проезде многочисленных трамвайных путей. Да, ходовая отзывается в полный голос, но кроме акустического, иного дискомфорта не возникает. Все тяготы дорожной жизни гасятся отнюдь не хлипкими элементами подвески. Но интереснее всего было узнать мнение обывателей. Вопрос «Нравится?», что ожидаемо, вызывал самые разнообразные комментарии. Зато ни один из опрошенных не оценил авто меньше реальной суммы. Предположения колебались от 750 тысяч до 1 миллиона. А это, согласитесь, довольно лестное мнение для обладателя. Один из опрошенных со смехом назвал три стоимости в зависимости от комплектаций. Нет, он оказался не представителем дилера, просто накануне купил дочери такого же «белого Джуча».

Но что же всё-таки демонстрирует нам Juke из основополагающих моментов? В первую очередь, это чувство уюта и защищенности, которое не ожидаешь испытать в игрушечном на вид Nissan. Вы возвышаетесь над дорогой почти на уровне малотоннажных грузовичков и некоторых серьезных джипов. Вы смотрите в большие окна, в зеркала заднего вида с прекрасным обзором, не испытываете чувства давящего на вас потолка... И тут приходит понимание — всё, чего вам прежде не хватало в юрких хэтчбеках, из которых вы уже «выросли», и внушительных кроссоверах, в которых чувствуете себя лишними на запруженных пробками улицах, нашло своё воплощение в Juke. И это, надо сказать, стоящее того ощущение.

Юлия БАБАК,
водительский стаж 8 лет, ездит на Subaru Impreza WRX



ВЫСКОЧКА

Когда на свет появился RAV-4, серьезно его не воспринимали, а он буквально перевернул всю мировую автоклассификацию. Nissan долго сопротивлялся этой новой концепции «псевдоджипов», но зато теперь не устает удивлять. Вот и Juke выпулся, по сути, как представитель одной из веточек кроссоверов, но то, с каким энтузиазмом он сделан, можно сравнить с эволюционным скачком.

Правда, от его иных эргономических решений «столбенеешь» даже больше, чем от неординарной внешности. Нет подлокотника, мудреный доступ к настройкам климата, обзор страдает из-за «монолита» передних стоек и зеркал, при этом в оформлении интерьера не хватает чего-нибудь остренького. Да и съемный «техэтаж» в багажнике — довольно спорное решение. В остальном автомобильчик воспринимается как надо, радостно, с настроением. Даже музыка звучит красиво, объемно, что говорит о серьезном подходе к делу. Juke и едет не легкомысленно, а вполне так бодренько, весело подкидывая легкий зад на крупных кочках. Нет, он не жесткий, просто настроен как настоящий, а не игрушечный кроссовер. Им приятно управлять, разве что вариатор здесь не идеальное решение для активной реализации мощности, которая к тому же не безгранична. Зато Juke податливо меняет характер с инфантильного до спортивного одним нажатием кнопки. Функции Eco, Normal и Sport в управляющей электронике хоть и связаны больше с контролем над расходом топлива, но все же наделяют машину определенной линией поведения.

И не случайно после каждого драйвера в этом тесте на дисплее оставался режим Sport — именно в нем машинка более всего устраивала своих испытателей. Кстати, с выключением зажигания эти режимы не сбрасываются, а ESP предусмотрена отключаемой. Думаю, сторонники традиций в этом классе выберут Suzuki SX4, а любители экзотического непременно западут на Juke. Вот только скоро он уже не будет чем-то особенным — быстро размножится сам и наверняка обзаведется последователями.

Василий ЛАРИН,
водительский стаж 13 лет, ездит на Ford Focus



Пол у багажника высокий, но спинки складываются очень легко и образуют ровную и достаточно большую площадку



Большие боковые зеркала обеспечивают хороший задний обзор, но они же вместе с широкими стойками ограничивают обзор передней, что особенно мешает в тесных городских условиях



В комплектации SE Sport идут 17-дюймовые легкосплавные диски оригинального дизайна



Емкий аккумулятор, верхнее расположение генератора, цепной привод ГРМ — двигатель к нашей эксплуатации подготовлен неплохо, но явно не хватает грязезащиты снизу

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ NISSAN JUKE 2WD

КУЗОВ	
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	HR16DE - бензиновый с распределенным впрыском
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и расп. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1598
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	117/6000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	158/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	CVT - автоматическая бесступенчатая
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с электроусилителем
Диаметр разворота, м	10,7
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Торсионная балка
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	215/55 R17
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4135/1765/1565
База, мм	2530
Колея спереди/сзади, мм	1540/1525
Клиренс, мм	180
Угол въезда, град.	26
Угол съезда, град.	31
Снаряженная масса, кг	1225
Полная масса, кг	1675
Объем топливного бака, л	46
Объем багажника, л	251-830
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон до 100 км/ч, сек.	11,5
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	8,3
Загородный режим	5,2
Смешанный режим	6,3

