

Хотим мы этого или нет, но обо всем на свете у нас есть свое мнение. Вот, например, Джук – о нем все обязательно что-то скажут, хотя мало кто садился в его салон, и еще меньше тех, кто ездил на месте водителя. Да, люди такие. Ну и я тоже, конечно.



Вадим Садыков, «Автоклуб-Казань»

Хотим мы этого или нет, но обо всем на свете у нас есть свое мнение. Вот, например, Джук – о нем все обязательно что-то скажут, хотя мало кто садился в его салон, и еще меньше тех, кто ездил на месте водителя. Да, люди такие. Ну и я тоже, конечно. Увидев живьем Джук, был о нем невысокого мнения (дизайн, проходимость, просторность, динамика). Но одно дело – судить только по внешнему виду, другое – составить свое мнение: этот Джук после теста вырос в моих глазах.

Ну да, мнение улучшилось, но сначала скажу о некоторых особенностях (желающие могут это назвать недостатками). Визуально машина немного похожа на «паркетник», что неявно, на уровне рефлекса, подсказывает нам, что автомобиль немаленький. Увы, данный «вывод» фактами не подтверждается. Например, объем багажника 251 литр (при сложенных задних сидениях и загрузке под потолок – 830 л). У Опель Корсы те же две цифры поболее будут (285 и 1050 литров соответственно), хотя Корса всего лишь небольшой автомобиль класса В. Не буду дальше утомлять цифрами, но простор в

ширину на передних сидениях посредственный, а задние места могут считаться полноценными пассажирскими по высоте потолка только для младших школьников. Лично для меня все вышеперечисленное не является недостатками. Это просто особенности. Мы ведь покупаем автомобиль (средство передвижения), а не предмет, оцениваемый кубометрами и тоннами. Иначе надо было бы вводить новую характеристику: цена в рублях на килограмм машины. Так вот, для себя одного любимого – машина вполне просторна. Для двоих – тоже пристойно. И если человек чаще всего ездит один, без всякого багажа, то он до конца жизни не догадается, что у Джучи есть такие «недостатки», как малая высота потолка сзади и небольшой багажник.

Ну-с, это все мелочи жизни, а меня больше всего интересовало, как здесь работает тандем двигателя и вариатора. Надо сказать, что в основном у Нисан шикарные вариаторы. Обидное исключение – Кашкай, где вариатор душит все потуги двигателя ехать хоть с минимальной динамикой. Понятно, что никто и не ждет ураганного разгона от двигателя 1.6 (117 л.с.) в паре с вариатором. Кстати, отвлекусь на минутку: такой мощностью (110-120 л.с.) 20 лет назад обладали 8-клапанные 2-литровые двигатели. Но те «Лошади» (именно так – с большой буквы) и нынешние «лошадки», увы, несравнимы. Не последнюю роль в «дохлости» нынешних «лошадок» играют нормы Евро, но тут ничего не поделаешь: за чистоту природы надо чем-то платить. Производители обычно снабжают вариатор возможностью ручного управления виртуальными передачами, а иногда и возможностью их переключения подрулевыми лепестками. Ничего такого в Джуче нет. Проблемы экономичности или хорошего разгона здесь решаются сразу тремя разными способами.



Во-первых, можно выбрать одну из настроек «динамического контроля» («эконом», «нормаль», «спорт»). Если держать неизменную скорость движения и степень нажатия на «газ», то переход с «эконом» на «нормаль» увеличит обороты двигателя примерно на 1000, а с «нормаль» на «спорт» — приблизительно на 1500. То есть обычным нажатием на клавиши можно сделать машину либо динамичнее, либо экономичнее. Только нажимать надо заранее, а не в момент желательного ускорения. Второй способ самый интуитивно понятный: работа педалью «газа». При резком нажатии обороты двигателя быстренько побегут вверх, а если педаль продавить ниже «точки сопротивления», то мы получим разгон еще лучше. Кстати, энергичное нажатие на «газ» хорошо срабатывает и в режиме «эконом». А вот третий способ самый простой и быстрый в применении: на ручке вариатора есть «волшебная» кнопка «спорт». Кстати, самое быстрое ускорение получается при включении «спорт» на панели, нажатии «спорт» на ручке вариатора и резком нажатии «газа» в пол. Спорткара, естественно, из Джуга и в этом случае не получится, но проверено — так делать обгоны на трассе гораздо легче. Но самая комфортная и приятная езда получается, если не требовать от машины лишнего, а просто равномерно передвигаться. Все же, на мой взгляд, это обычный городской автомобиль.

У Джуга есть и полноприводная версия. Правда, клиренс там маленький — 170 мм. А вот с передним приводом дорожный просвет даже больше на 10 мм. Понятно, что штурмовать «грязюку страшную» бесполезно, но вот для города снежного или дороги проселочной это вполне подойдет. Снега пока еще нет, грязи мы с Альфредом не нашли, поэтому пришлось нам лезть на бордюры. Впечатляет. У этой машины будет много поклонников.

Альфред Марданов, «Автоклуб-Казань»

Подошел (или подошла) Nissan Micra утром к зеркалу после бурной вечеринки с обильным возлиянием и обалдел(а), аж брови на лоб полезли и челюсть отвисла — так появился Juke. Ну это моя больная фантазия так рисует происхождение Juke, на самом деле тут «Микры» и в помине нет, разве что обе машины в сегменте «В». Наглая, в хорошем смысле, смелость Nissan меня поражает. Выпустить на рынок практически концептуальный автомобиль дорогого стоит. Уверен, что он никого не оставит равнодушным, расколется и порвет автомир, разделив его на два лагеря: тех, кому он сильно не понравится, и тех, кому он сильно понравится. Именно так, а не иначе, слабые, ничего не значащие чувства и эмоции — не его уровень. Не буду даже пытаться

описать его, тут талант недюжий требуется. Лучше самим прийти посмотреть в автосалоне или на презентации 24-го сентября в 23.00 в ночном клубе «Эрмитаж». Его предшественник из принципиальных новинок — Qashqai — практически дал миру новый класс автомобилей и продается бешеными количествами по всему миру. Какая же судьба уготована Juke? Ну во-первых, явно машина для двоих, этого никто и не скрывает. Нависающая крыша давит задним пассажирам на голову и вносит серьезные ограничения на их рост. Это я могу утверждать, сугубо основываясь на взгляде со стороны и его внешнем виде. Агрессивные формы должны подчеркнуть спортивность автомобиля, о которой так гордо заявляет автоконцерн, но двигатель в 1.6 ставит это под сомнения. Другое дело, тот же силовой агрегат с турбонаддувом в 190 сил, с разгоном до сотни за 8,3 секунды будет как-то веселее.



Где-то я читал, что у «Джука» в середине между сиденьями консоль по форме напоминает бензобак мотоцикла, как верно подмечено, реально так, только еще и отполирован до блеска. Это первая деталь, которая мне бросилась на глаза, когда я сидел в салоне автомобиля. Передвигаю машину около автосалона, причем пришлось штурмовать поребрик. Взобрался без всяких проблем, а иначе и быть не могло. Я, когда последний раз посещал столицу нашей родины, невольно обратил внимание, что очень много автомобилей припарковано на тротуаре и заезда нет, только напрямую через поребрик. Вот такой автомобиль в подобных условиях применения незаменим, пусть и моноприводный, лишь бы был с хорошим клиренсом.

Интересную расхваленную менеджером систему настройки двигателя (и вроде бы даже и шасси) Nissan Dynamic Control System с цветным дисплеем я обнаружил совсем не

сразу. Дело в том, что отработанная привычка, садясь в машину, включать ближний свет фар, сработала и в Джукe, и панель приборов, естественно, стала светиться более приглушенно, дабы не слепить в ночное время суток, а яркое солнце добило бликами, и отдельный экранчик, встроенный в центральную панель, я обнаружил не сразу. Я даже и не понял, что там масса затейливой информации передается, аж вплоть до степени испытываемой перегрузки, как на реальных спорт-карах, уж не в этом ли смысл спортивности автомобиля? Вопрос на засыпку.

С первых метров дороги на переднем пассажирском сиденье можно ощутить склонность к жесткости настроек подвески, автомобиль можно охарактеризовать как плотный. Это чувствуется и по «натянutomу» рулевому управлению. Я даже пожалел, что мы сегодня не попадаем на тестовую площадку, для этого автомобиля она была бы не лишняя. Хорошую управляемость при клиренсе в 180 мм на «мягкотелом» характере подвески достичь нереально. Чувствуется, что автомобиль создан для хорошего покрытия, но и в наших условиях жесткость особых неудобств не создает. Понятно, что при относительно короткой базе будет слегка «козлить», но опять-таки очень прогнозировано. Не думаю, что всерьез найдется водитель, который будет на полном ходу пролетать «лежащих полицейских» и тем более трамвайные пути, где можно от души подпрыгнуть.



Салон изобилует множеством дизайнерских решений, и надо заметить, находиться в нем приятно. Одна красная прострочка кожаных сидений чего стоит, очень понравились ручки дверей необычной формы. В темное время суток особенно уютно будет от подсветки приборов, навигации и вышеупомянутой системы настройки режимов двигателя. Тем более, что она не так проста, как кажется на первый взгляд, много

интересных и увлекательных функций. Кресла хорошо спрофилированы и четко держат тело, жаль, что нет регулировки рулевой колонки по вылету, а лишь по углу наклона, но тем не менее, я нашел удобное положение за рулем. Отличные «джиповские» зеркала и обзорность в передней полусфере без нареканий, за исключением того, что Вадим жаловался на отсутствие чувства габаритов. Мне как-то это не мешало. Тем более, что на капоте видны фары, которые и отмечают края самого капота. Ага, понятно, в чем суть. Автомобиль действительно имеет такие резко-спортивные повадки, хороший отклик на рулевое колесо, и в городском потоке на нем чувствуешь себя по-свойски, бежит очень достойно.

Отличный вариатор успевает переварить тягу двигателя в режиме «нормаль», а в «спортивном» похоже даже имитирует переключения передач, а вот в «эко» откровенно сопротивляется, тут его нужно пришпоривать по той методике, что описал Вадим. Если усадить двух пассажиров на задние сиденья, заметно, что ход амортизаторов стал короче, машина приобрела более жесткий характер и динамика заметно ухудшилась, что в лишний раз подтверждает характер Juke, пусть эгоистический, но такой как есть. В общем, посыл к определенной аудитории очень понятен. Это молодежь, не обремененная семьей, и которая не коротает вечера, сидя у компьютера, а ведет активный образ жизни.

Я посмотрел на Juke со стороны, чуть подальше, метров так с 30, все же интересно он смотрится именно с этой точки. Замаскированные задние двери (вернее, ручки дверей) «косят» на купе, узкие окна, скошенная крыша, массивная капотная часть — что-то есть в этом, какая-то скрытая агрессия, это и цепляет. Я давно не помню такого повышенного внимания со стороны других водителей: каждый светофор, каждый перекресток отмечен тем, что кто-то, опустив стекло, разглядывал машину или даже что-то пытался спросить. Видимо Nissan опять попали в точку, Juke разлетается как горячие пирожки, а какие еще нужны аргументы.