

Семейные автомбили сделанные в разных концах планеты. Интересно, каким видят семейный автомобиль создатели удаленные друг от друга на тысячи километров? Сравнительный тест-драйв Renault Espace и Dodge Journey.

Смысл, вкладываемый автопроизводителем в название очередной своей модели, частенько оказывается недоступен для понимания простыми смертными. Но в случае с Dodge Journey и Renault Espace все ясно: journey переводится как «путешествие» а espace — «пространство».

Когда Dodge Journey делал в прошлом году первые шаги по мировому автомобильному рынку, его презентовали общественности исключительно как кроссовер повышенной комфортности — с соответствующей колесной формулой и внешностью. Но из кроссоверных атрибутов до России доехала лишь внешность. И с ней все в порядке: машина выглядит именно так, как должен выглядеть современный «американский джип». Journey смотрится как большой внедорожник. У авто внушительные колесные арки, с легкостью вмещающие 19-дюймовые диски, и хороший дорожный просвет в 182 мм. Хромированная гигантская решетка радиатора — с характерным для современных Dodge стилистическим решением в виде отлично узнаваемой крестообразной структуры. Если человеку импонирует архетип «дядька в джипе», то эта машина — для него. Машину заметно издалека, и она имеет однозначно брутальный вид. По крайней мере

соседи по потоку воспринимают Journey именно так.

В отличие от «американца» Renault Espace — совсем не новичок на рынке. Это уже четвертое поколение модели. Выпускается он аж с 2003 года, лишь в 2006-м претерпев небольшой рестайлинг. Если говорить об экстерьере Espace IV, то он целиком и полностью укладывается в стилистическую линию марки, выставляя на всеобщее обозрение свою «кровную связь» с Megane и Vel Satis. Мы имеем тут все те же резковатые линии и грани. При взгляде на переднюю часть машины внимание концентрируется на характерной формы фарах и громадном панорамном лобовом стекле. Большие колеса, слегка выступающие за обводы кузова, создают ощущение устремленности вперед.

В профиль это впечатление усиливается обратным наклоном задней стойки кузова и отдаленно напоминающими хвостовое оперение ракеты выштамповками на задних крыльях. Любопытно, что при наличии всех этих подчеркнуто резких элементов дизайна внешность Espace воспринимается как исключительно доброжелательная.

Легкость доступа в Dodge Journey обеспечивают широкие двери, распахивающиеся чуть ли не на 90 градусов. В салоне царят по-американски жесткие пластики. Причем нельзя не заметить, что хотя и кратковременный, но официальный «брак» между «Daimler» и «Chrysler», владеющим брендом «Dodge», явно пошел американским машинам на пользу как в плане конструктивных решений, так и в дизайне. Интерьер нашего героя воспринимается вполне гармонично. И квадратная панель приборов, и основательность большого руля, и симпатичная центральная консоль однозначно говорят: «Тут побывали немцы». О «европейской ориентации» авто свидетельствует и расположение селектора АКП — между передними сиденьями. А кресла тут, кстати, напоминают об американских корнях машины.

К эргономике рабочего места водителя нет никаких претензий: все на своем месте, не нужно ни к чему привыкать. Камера заднего вида здорово помогает парковать этот универсал-«переросток». Четырехзонный климат-контроль вкупе с мультимедийной установкой на потолке призваны скрасить жизнь задних пассажиров. Скрасить — потому что при всей внушительной ширине заднего дивана ноги седоков второго ряда ростом больше 180 см особого комфорта испытывать не будут, несмотря даже на возможность продольной регулировки задних сидений. Этот факт удивляет ровно до того момента, пока вы не обнаружите наличие третьего ряда сидений, которые в сложенном состоянии образуют с полом багажника ровную поверхность. Скорее всего конструкторы слегка потеснили пассажиров второго ряда — исключительно для того, чтобы оснастить машину лишней парой кресел, расположенных почти в багажном отделении.

Renault Espace как достойный продолжатель традиций заслуженной династии минивэнов просто обязан быть «автобусом». Соответствующие ощущения возникают сразу, как только вы оказываетесь за рулем машины. Здесь вам и «автобусная» посадка водителя, и внушительная площадь остекления, и четыре персональных кресла для пассажиров второго и третьего ряда. Приборная доска расположена посреди передней

панели. Ее электронные пиктограммы ненавязчивы и легко читаются. Среди «изюминок» машины можно назвать пульт управления климат-контролем, вынесенный на водительскую дверь, и кнопку включения аварийной сигнализации, примостившуюся на потолке в районе салонного зеркала заднего вида. Если бы не селектор АКП между передними сиденьями, то с водительского места можно было бы по ровному полу дойти до задней двери машины. А если одновременно открыть все пять «бардачков» передней панели, возникает стойкое ощущение, что перед тобой самый натуральный комод. «Квартирные» мотивы усиливают функциональные возможности пассажирских кресел второго и третьего ряда. Их можно катать по продольным рельсам в полу салона, складывать, переставлять задом наперед или вообще демонтировать, благо вес каждого — около 25 кг и любые манипуляции с сиденьями не требуют культуристского прошлого.

На дороге переднеприводной Dodge Journey (в Россию поставляются исключительно такие авто) ведет себя вполне предсказуемо, то есть по-американски. Шестицилиндровый V-образный 2,7-литровый 185-сильный бензиновый двигатель мягко разгоняет машину. Плавно покачиваясь на волнах асфальта, она довольно громко «глотает» любые рытвины и ухабы. Задемпфированное рулевое управление активному рулению не способствует, однако во многом благодаря ему машина совершенно не обращает внимания на такие «мелочи», как неизбывная колейность на отечественных трассах. «Американистость» подвески проявляется и в поворотах — в виде ранних кренов и склонности к сносу передней оси. При попытке езды в активном стиле «автомат» не успевает вовремя включать пониженную передачу. Поэтому лучше использовать ручной режим АКП. Однако будьте готовы к тому, что в этом случае средний 15-литровый расход Аи-95 возрастет еще больше.

Любопытный факт: поведение Renault Espace на дороге очень сильно напоминает Journey. Налицо практически те же слегка заторможенные реакции двухлитрового 170-сильного бензинового турбомотора на нажатие педали газа. Те же «яхтенные» крены в поворотах, обусловленные высоким центром тяжести «автобусного» кузова. Примерно тот же расход топлива. Но есть и нюансы.

Подвеска Espace представляется более «собранной», что ли. Как ни странно, но «автобус» Renault кажется более юрким. На нем проще — по сравнению с «американцем» — «активничать» в потоке. Обратной стороной этого свойства оказалась достаточно высокая чувствительность «француза» к колейности. Кстати сказать, автомобиль, побывавший у нас на тесте, не был оборудован парктроником, хотя машине таких габаритов он совсем не помешает.

Дилеры предлагают отечественному покупателю Dodge Journey выбор между двумя бензиновыми двигателями. Речь идет о 4-цилиндровом 2,4-литровом 170-сильном моторе, разработанном еще совместно с «Mercedes-Benz», и 2,7-литровом 185-сильном V6. Обе машины комплектуются исключительно АКП. Цены на Dodge Journey «плавают» в интервале 1 009 000–1 236 375 рублей.

Renault Espace продается у нас только с 2-литровым бензиновым турбированным

агрегатом мощностью 170 л.с. К сожалению, исключительно подходящий для этой машины 2,2-литровый 150-сильный дизель доступен только европейским покупателям. Отечественные дилеры «Renault» предлагают покупателям машины как с механической, так и с автоматической коробкой передач по цене от 1 295 800 до 1 430 000 рублей.

КРАШ-ТЕСТ DODGE JOURNEY

Краш-тест Dodge Journey проводился по версии американской NHTSA. Машина показала отличные результаты во время испытаний на лобовое и боковое столкновения, получив максимально возможные пять звезд в каждой из дисциплин. Автомобиль оснащен оригинальными многоступенчатыми подушками безопасности для водителя и переднего пассажира. Имеются специальные воздушные мешки для защиты грудной клетки.

КРАШ-ТЕСТ RENAULT ESPACE

Renault Espace стал вторым по счету минивэном в «пятизвездочном» списке машин по версии EuroNCAP (вслед за Peugeot 807). При этом Espace поставил рекорд тестов EuroNCAP, перешагнув порог в 35 баллов, заработав 35,11 балла. За фронтальный удар он получил 15 баллов, а за боковой — 18.

Среди особенностей машины — двухрежимные фронтальные подушки безопасности.

Dodge Journey

+ Внедорожный имидж. Энергоемкая и комфортная подвеска. Обилие «комфортных» опций.

- Невнятное рулевое управление. Посредственная динамика. Мало места для ног задних пассажиров.

Renault Espace

+ Множество вариантов трансформации салона. Хорошая управляемость. Продуманная и достаточно оригинальная эргономика.

- Недостаточная мощность двигателя. При разложенных пассажирских сиденьях мало места для багажа.

Алексей Батушенко
Фото: Армен Мейтарджан
Журнал "МКмобиль"
06.2009