

Два семейных автомобиля, очень похожи, но конкуренты - кого мы выберем?

Renault Espace и Ford S-Max - сравнительный тест-драйв.

ЕСЛИ НЕ ЗНАТЬ ГЛАВНОГО, ТО ЭТИ МАШИНЫ МОЖНО С ХОДУ ЗАПИСАТЬ В ОДНОКЛАССНИКИ. ОНИ ИДЕНТИЧНЫ ПО КОНЦЕПЦИИ И НАЗНАЧЕНИЮ, СРАВНИМЫ ПО ГАБАРИТАМ И МАССЕ, ИМЕЮТ ОДИНАКОВУЮ ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ И ДАЖЕ ПОХОЖИЕ ПО ПРОИЗНОШЕНИЮ НАЗВАНИЯ НА "Э". НО КАК ОБЪЯСНИТЬ ПОЧТИ ДВУКРАТНУЮ РАЗНИЦУ В ЦЕНЕ? И ПУСТЬ НАЙДЕТСЯ ТЫСЯЧА ОПРАВДАТЕЛЬНЫХ ПРИЧИН ДЛЯ "ЭСМАКСА" И "ЭСПАСА", ОСНОВНОЙ ВЕРСИЕЙ БУДЕМ СЧИТАТЬ ПЕРЕДЕЛ. САМЫЙ ОБЫЧНЫЙ РЫНОЧНЫЙ ПЕРЕДЕЛ. "ФОРД" ВТОРГСЯ В КЛАН СЕМЕЙНЫХ МИНИВЭНОВ С ЯВНЫМ НАМЕРЕНИЕМ УСТАНОВИТЬ ЗДЕСЬ СВОИ ПОРЯДКИ.

Что вы знали об S-Max, скажем, год назад? Наверное, то же, что и я - ничего. Даже в главном автомобильном "букваре", в женевском каталоге Automobil Revue 2006, он был показан кое-как - размытая фотография, некорректная подпись Focus S-Max и ноль технических данных. Дескать, затеял Ford построить какой-то очередной семейный минивэн, а больше ничего не известно. И вот прошлым летом этот самый какой-то минивэн вдруг получает "Автомобиль года 2007". Мировая автопресса начинает нахваливать новинку так, что комплименты становится похожи на неуклюжую лесть. Решив проверить искренность коллег, мы устроили для S-Max дуэль с наиболее сильным одноклассником - Renault Espace, который, кстати, вообще

считается отцом клана среднеразмерных семиместных минивэнов. В Европе у этой машины репутация очень высока. А вот у нас почему-то "эспасы" - редкость. Как мы ни старались найти оба автомобиля в одинаковой комплектации, но с моторами вышла неувязка. Ford достался с 1,8-литровым дизельком и "ручкой", а Renault Espace отыскался в Москве только с "автоматом" и бензиновым двигателем, причем вдвое большего объема. Что ж, зачет по разгону (согласитесь, это не главное качество для таких машин) придется вычеркнуть...



Как грузовик Renault Espace в исполнении Privelege не так хорош, как новинка Ford, - комплектация складными полноценными (!) задними креслами (что, кстати, осуществимо за доплату в $1772) немного ограничит возможности для размещения багажа, особенно длинномерных. Зато французский автомобиль гораздо лучше приспособлен для длительных путешествий большой компанией. Комфорт пассажирам обеспечивают индивидуальные системы кондиционирования с регулированием температуры, солнцезащитные шторки (в стандарте - две, за доплату - шесть) и на удивление музыкальная аудиосистема Cabasse. Передние кресла сделаны съемными, имеют подлокотники и столики, вдобавок раскладываются в удобное спальное место.



ЗВЕЗДНЫЙ ОТЕЦ. Нарушу традицию представлять новичка первым и сначала расскажу о французской машине. Инфинитив "удивить" к Espace четвертого поколения не подходит. Это слишком слабый глагол. Машина способна шокировать. Я получал ее поздно вечером и, сев в кромешной темноте в Espace впервые, испытал панику. Из вещей, которые нашлись на своих местах, назову лишь руль и педали. Все стальное - словно украли! Вместо замка зажигания под рулем нашарил на туннеле щель под карточку. Приборной доской оказалась узкая полоска под кромкой лобового стекла со светящимися цифровыми индикаторами. Магнитола укрылась под крышкой над правой коленкой, которая, к счастью, была оборудована дистанционным управлением в виде джойстика на руле. Управление климат-контролем вообще вынесено на двери. Центральной консоли как таковой просто не оказалось - кнопки, которые принято на ней размещать густым посевом, поредели числом и "уселись" на потолке. Короче, свихнуться можно! Неужели французам гордость не позволяет признаться, что интерьер для этой машины создавал не человек, а инопланетянин?



Радикальный подход к дизайну интерьера и эргономике водительского места служит не только оправданием космического названия минивэна. Надо признать, что все органы управления легкодоступны и находятся на виду - водитель-новичок в Espace выглядит жалко и озадаченно минут пять, не больше, а после воспаряет духом. Переучивание водительских привычек протекает без истерик. Проехав всего пару городских

кварталов, в "эспас" вживаешься, как в свою летающую тарелку. Даже легкая обида подкатывает: этот шикарный НЛО, способный, кажется, махнуть за миллион парсек, все-таки пасует перед ничтожным по вселенским масштабам препятствием - московской пробкой.



SALE MAX. Официальной версии, на что указывает литерка "S" на названии нового детища Ford, нет. Но если принять во внимание креативный толкач, придуманный рекламщиками для S-Max, то нетрудно расшифровать эту эсэмэску: спорт, стиль и, если угодно, секс. Разумеется, по-максимуму. Попытка Ford сбить тоску с утилитарного универсала и придать ему черты машины чуть ли не для экстремалов (целевая аудитория - молодая энергичная пара, в перспективе - многодетная, а сейчас - окруженная друзьями и подругами), конечно, заслуживает уважения. Да и новый Kinetic Design, бесспорно, наделяет автомобиль сильными и узнаваемыми чертами (представьте на миг, что у нее нет злобной мордочки, мощных арок и рельефных бочин, и увидите увеличенную раз в пятьдесят компьютерную мышь). Но все это не более чем маркетинговый ход. А сам S-Max - красивая тара, в которую легко прячется опостылевшая суета будней.













ОТ $30 090 ($36 490)

"Автопилот"