

2001 год, натуральный тест-драйв редкого в России автомобиля Renault Avantime.

Интересно.

Стоит прочесть.

Этот предсерийный Renault Avantime снимала команда профессиональных фотографов на фоне музея Гуггенхайма в Бильбао. Его еще называют музеем современного искусства. Теперь, когда я провел за рулем Авантайма целый день, мне кажется, что

люди из Renault недооценили собственное творение. По-моему, Avantime надо было поместить не перед стенами этого музея, а внутри. Он того достоин.

А на улице Avantime еще более красив, чем на снимках или на подиумах автосалонов, где мы наблюдали этот автомобиль больше года. Причудливые грани, завораживающая игра светлой крыши и темных стекол, невероятные вензеля задней светотехники, по форме напоминающей то ли скрипичный ключ, то ли изысканное ювелирное украшение...

Внутри тоже испытываешь особенные ощущения. Тебя со всех сторон окружает стекло. Свет льется отовсюду - спереди, сбоку и даже сверху. Над твоей головой - колоссальных размеров люк, над задним сиденьем - еще один, уже поменьше. Тонкие стойки лобового стекла и передних "треугольников" почти не различимы. Боковых стоек нет вовсе. И только за спинкой заднего сиденья темнее - там массивные задние стойки и маленькое стекло третьей двери. Поэтому в овальном внутрисалонном зеркале отражается лишь небольшой сектор пространства за автомобилем, ограниченный и сбоку, и сверху. Например, рассматривать лица прохожих, которых ты только что миновал, приходится в наружных зеркалах - во внутрисалонном людей видно только по грудь.

А "наблюдение за наблюдающими" - это особое удовольствие. У англичан есть выражение head turner: это как раз про Avantime. Где бы он ни появился, головы синхронно поворачиваются вслед за ним. Временами начинает казаться, что гигантские окна - это экраны телевизоров, в которых показывают мастерски срежиссированный и отлично снятый панорамный видеоклип. Сюжет, правда, один - все смотрят в камеру. Самые яркие кадры до сих пор стоят передо мной. Пригород Берлина, где проходила презентация. Синий тюнинговый Renault Twingo приткнулся у обочины с разбитым багажником, рядом с ним - смятый мотоцикл и ярко-желтая BMW M3 без половины передка. На бордюре сидят молодые парни, один из них закрывает окровавленное лицо руками. Появляется Avantime. И даже раненый поднимает голову и вместе со всеми провожает меня безмерно удивленными глазами, позабыв про боль, про полицию и про проблемы со страховкой...

Впрочем, поначалу ты и сам испытываешь не меньшее удивление. Чтобы распахнуть длинную (1 м 40 см) и массивную (55 кг) дверь, надо приложить немалое усилие. Причем дверь не просто распахивается - она отъезжает вперед и вбок на специальных петлях с хитроумной кинематикой, как у большого купе Mercedes CL. Но при этом Avantime уникален тем, что на этих же петлях крепится и часть внутренней дверной панели! При открывании двери она словно "ломается" изнутри, оставляя переднюю часть с пультом

управления стеклоподъемниками в качестве "связующего звена" с кузовом.

Интерьер - как у концепт-кара. Приборов перед глазами водителя нет. Сквозь маленькую элегантную баранку видна только узкая прорезь, в которой при включении зажигания загорается оранжевым шкала тахометра. А вся остальная приборная информация высвечивается на цифровом дисплее в центре передней панели под огромным лобовым стеклом.

Не видно и традиционных кнопок и рукояток. На центральной консоли только три клавиши - отключение ESP, "аварийка" и блокировка задних стеклоподъемников. А вокруг них - сплошные панели из дорогого светлого пластика!

В центральной консоли, где у обычных автомобилей расположены блоки управления микроклиматом и аудиосистемой, здесь встроен большой выдвижной ящик - словно у письменного стола. Над ним - козырек, под которым укрыт цветной дисплей навигационной системы. Козырек вместе с экраном может откидываться вверх, открывая еще одну емкость для мелочей. Она такой глубины, что руку туда можно запустить по локоть! А в обычном перчаточном ящике места почти нет - там примостился проигрыватель диска CD-ROM с картой для навигационной системы Philips Carminat и... дистанционный пульт управления аудиосистемой. Обычный пульт, как у телевизора или у домашнего музыкального центра! При этом "стационарных" клавиш у аудиосистемы в салоне нет вообще! Есть только небольшая подрулевая консоль, с которой можно управлять громкостью или сканировать радиостанции и треки компакт-диска. Спорное решение. Ведь для того, чтобы включить аудиосистему или перейти с тюнера на CD, нужно лезть в перчаточный ящик за пультом!

Впрочем, цифровые оранжевые дисплеи, выдвижные ящики и аудиосистему с дистанционным пультом Avantime позаимствовал у минивэна Renault Espace. Равно как и нижнюю часть кузова, двигатель и подвеску. Ведь Avantime - это фактически Espace-купе! И выпускается на том же заводе фирмы Matra в Роморантине, что и Espace...

Но задняя часть кузова - совершенно иная. Крышка багажника откидывается вверх вместе с частью "кормы", покрытой светлым металлизированным пластиком. Багажник очень просторен, хотя и необычен. Пол у него очень низкий - в нем нет выштамповки под запасное колесо (тоненькая "докатка" подвешена под автомобилем). Но в качестве

фальшпола можно использовать толстенную подоконную полку, которая в состоянии выдержать нагрузку до 80 кг. Если полку снять и положить вниз, вровень с подушкой заднего сиденья, и сложить заднюю спинку, то образуется небольшой грузовой отсек с абсолютно ровным полом. Он невелик, объемом всего 900 л. Но для того, чтобы перевезти доску для серфинга, этого хватит. А что еще будет возить с собой владелец такого автомобиля?

Кстати, захлопывается крышка багажника очень мягко и четко, а для удобства на внутренней панели крышки есть подпружиненная ручка - наподобие тех, за которые держатся пассажиры в салоне.

На задние сиденья нужно садиться как в обычное двухдверное купе - отодвинув вперед передние кресла и откинув их спинки. Посадка здесь еще выше, чем впереди, а потолок к задней кромке крыши чуть понижается. Не тесно ли головам? Положение спасает... люк в крыше. Именно он дает те несколько дополнительных сантиметров, которые позволяют людям среднего роста расположиться в Авантайме с комфортом.

Если задний люк закреплен в крыше неподвижно, то гигантское, почти квадратное "окно" над головами водителя и переднего пассажира можно сдвинуть вверх и назад с помощью сервопривода. Блок управления "небом" расположен на потолке. Там три клавиши. Одна заведует непосредственно люком, вторая управляет автоматизированной черной шторкой, при необходимости затемняющей прозрачную крышу Авантайма. А функция третьей клавиши называется Open Air, "открытый воздух". После ее нажатия люк автоматически открывается полностью, а одновременно с ним уезжают вниз все боковые стекла. И в Avantime со всех сторон вливаются свежий воздух и яркий солнечный свет.

Испытать такие ощущения в обычном автомобиле с нескладывающейся жесткой крышей мне еще не доводилось! Потому что ни в одном автомобиле нет такого сочетания гигантского люка и огромных боковых оконных проемов, лишенных центральных стоек. Архитектура! Нечто подобное может подарить своим седокам разве что большое купе Mercedes CL на базе седана S-класса...

Под капотом - "всефранцузская" трехлитровая V-образная "шестерка" мощностью 210 л.с. и шестиступенчатая механическая коробка передач. Пока силовой агрегат только один. Это позже появятся и новый 165-сильный двухлитровый турбомотор, и

форсированный до 150 л.с. турбодизель от минивэна Espace, и адаптивный "автомат".

Ход высокого рычага шестиступенчатой коробки невелик, передачи включаются легко и четко. Запас тяги на средних оборотах таков, что в городе можно перескакивать через передачу - первая, третья, пятая... Правда, небрежного старта высокофорсированный мотор не прощает - может подавиться детонационным стуком и заглохнуть. Зато если длинноходная педаль газа утоплена в пол, то разгон "на верхах" становится столь мощным и напористым, как будто Avantime и впрямь стремится опередить время! И еще у мотора очень приятный звук. На малых оборотах это приглушенная басовитая "подзвучка" выхлопа, которая постепенно переходит в негромкий азартный баритон.

И реакции на поворот руля удивляют. Они почти "легковые". В поворотах Avantime кренится мало, четко следует за баранкой. Гидроусилитель с переменной производительностью настроен идеально - так, что его работы не замечаешь. При парковке руль легкий, но не "пустой". А с ростом скорости усилие на нем возрастает именно так, чтобы помочь тебе уверенно мчаться по автобану. И очень здорово, что у баранки всегда есть четкий "ноль", а реакции машины всегда однозначны. На скоростях за 200 км/ч Avantime стоит на дороге и слушается руля великолепно!

Насторожили разве что тормоза и плавность хода на плохих дорогах. Штатные торможения удивляют немалым усилием на педали - кажется, что быстро остановить Avantime с высокой скорости не удастся. Но к счастью, при торможениях "в пол" водителю приходит на помощь новейшая АБС Bosch 5.7, которая самостоятельно повышает давление в рабочей гидросистеме. Правда, при экстренном торможении автомобиль немного рыскает, но замедление развивает внушительное.

А подвеска Авантайма немного жестковата. Лишь чуть-чуть. Но за такую управляемость эти легкие потряхивания можно простить! Только когда полным ходом несешься по неровному проселку, тяжелый однообъемник начинает раскачиваться из стороны в сторону, и приходится сосредоточенно следить за траекторией. Хотя, в этом может быть виновата исключительно поперечная тяга Панара в задней зависимой подвеске, которая вызывает поперечные перемещения кузова при больших ходах колес.

Словом, таких ездовых качеств от тяжелого и высокого однообъемного автомобиля я не ожидал. Да и качество сборки приятно удивило. Хороший пластик, четко работающие сервоприводы, отменная для машины без центральных стоек звукоизоляция. Конечно,

недочеты и шероховатости есть. Малейшая неаккуратная работа сцеплением вызывает хрусты в коробке передач, тяжелые боковые двери открываются на небольшой угол, передние кресла откидываются с большим усилием... Но французы обещают, что когда в сентябре этого года к покупателям поступят первые серийные Авантаймы, многие недочеты будут ликвидированы.

Кстати, первый вопрос, который все журналисты задавали представителям фирмы Renault, касался рыночных перспектив. Хорошо ли себе представляет Renault масштабы коммерческого риска? Окупятся ли затраты на разработку машины? И на каких покупателей рассчитан Avantime?

Ответы звучали четко. Да, Renault и Matra допускают, что Avantime может не дождаться рыночного успеха. Но объемы инвестиций в разработку модели и подготовку к производству благодаря использованию платформы и агрегатов минивэна Espace составили всего 220 миллионов долларов (это действительно немного). И если в общей сложности удастся продать 90000 Авантаймов, то затраты окупятся.

Реакция берлинской публики подтверждала последний тезис. К автомобилю подходили не просто зеваки - потенциальные покупатели. Двое молодых парней оставили свой Mercedes S-класса, обошли Avantime кругом, попросили разрешения посидеть за рулем, осмотрели багажник. "Клянусь, это самый красивый автомобиль, который когда-либо выпускался под маркой Renault! Сколько он стоит? От 36000 до 40000 евро? Да это же недорого!"

Жаль, что о российских перспективах пока говорить не приходится. Дело не в том, что Avantime хуже приспособлен к нашим суровым условиям - в России минусом могут обернуться уменьшенный до 140 мм дорожный просвет и незащищенный пластиковый бензобак под днищем. Скорее всего, на наших колдобинах будет "дышать" салон (легкие поскрипывания были слышны и на немецком проселке). Но увидеть Avantime в продаже нам все равно пока не светит. Даже немецкие дилеры в этом году получат только по одному Авантайму...

Для кого предназначен этот автомобиль? "Renault Avantime - это однообъемник, купе и кабриолет одновременно", - так говорят его создатели. Конечно, как и всякий "универсал", Avantime проигрывает "специалистам". Минивэн Espace просторнее и удобнее, обычное легковое купе способно подарить большее удовольствие от вождения,

а настоящий кабриолет даст более острое ощущение открытого пространства. Но при этом Avantime просторнее и практичнее, нежели легковое купе и кабриолет вместе взятые!

А главное - это дизайн. В истории уже был прецедент, когда автомобиль был выставлен в Лувре как произведение искусства. Если помните, это был Range Rover. Погорячились тогда французы. Если рассматривать автодизайн как искусство, то место в Лувре должен был занять автомобиль другой, причем французский - Citroen DS. Он был так завораживающе красив, так необычен для своего времени, что в середине 50-х казался пришельцем из будущего!

Как мне кажется, Avantime - это явление того же масштаба, что и Citroen DS. И он вполне достоин места если не в Лувре, то уж точно в музее современного искусства. Как первый в своем роде шедевр автомобильной архитектуры нового времени...

Авторевю, № 13-2001