

Еще один тест драйв редкой модели Renault.

В этот раз это Renault Avantime. За границейих их количество сокращается. В нашей стране этих автомобилей практически нет. Те что зарегистрированы в России - пересчитаются на пальцах рук - тест-драйв в своем роде уникальный.

Французы из "Renault" скрестили минивэн и спорткупе!

Это было абсолютно свежее, уникальное, непознанное ощущение. Вернее, сочетание ощущений... Большие цифры электронного спидометра высвечивали число "235" - нормально, скажем, для приземистого спорткупе. Но нет! Я сидел непривычно высоко для такой скорости, поэтому происходящее отчасти напоминало бреющий полет на вертолете... Настигая очередную машину и ожидая, пока она освободит левый ряд автобана, мой взгляд утыкался не в ее корму, а свободно устремлялся вперед - поверх крыши!.. Сочетание быстроходности спорткупе и по-минивэновски высокой посадки водителя - далеко не единственная примечательная особенность новейшего "Renault Avantime". Ведь этой моделью французы основали, по сути, невиданный прежде класс

автомобилей!

Обгоняющий время

Огонь и вода. Лев и агнец. Спорткупе и минивэн... Французы показали чудеса "автомобильной генетики", умудрившись гармонично воссоединить в одной машине особенности моделей двух совершенно разных и, казалось, несовместимых типов. Эпатаж и эгоистичность спорткупе, практичность и простор минивэна - всем этим в полной мере обладает "Renault Avantime", ставший основателем нового класса автомобилей. Исключительность модели подчеркивается даже ее названием. Оно представляет собой интернациональный неологизм, образованный от французского "avant" (впереди) и английского "time" (время). Что получается? Обгоняющий время!

Судя по всему, мы проведем с ней веселый денек...

Выглядит "Avantime" авангардно. Особенно непривычна "двухдверность" высокого и массивного минивэновского кузова. Можно только догадываться, сколь хлопотен был труд дизайнеров, обязанных наделить этот тяжеловесный корпус стремительностью спортивного автомобиля. Если скошенному минивэновскому носу достаточно легко придать агрессивность (обратите, например, внимание на хищные "жабры" над фарами), то как поступить с увесистой кормой?.. Здесь французские спецы нашли в себе мужество отбросить устоявшиеся стереотипы. Они начали с нуля и получили блестящий результат. Сзади "Avantime" выглядит так, как и полагается выглядеть именно спортивному минивэну (непривычное выражение, не так ли?). С кормы новинка ничуть не похожа на своих утилитарных сородичей из племени минивэнов. Выпуклое заднее стекло, прихотливый орнамент "рубинов" светотехники и короткая, стремительно ниспадающая "псевдокрышка" багажника.

Именно "псевдо...", поскольку, как и полагается минивэну, "Avantime" снабжен поднимающейся задней дверью. Она настолько огромна, что когда ее открываешь, возникает чувство, будто откинулась вверх вся корма - похожим образом распахивается фюзеляж транспортного самолета, раскрывая зев пещероподобных недр.

Конечно, по размерам багажника "Avantime" уступает крылатым гигантам, однако для спортивного автомобиля тот крайне велик. Более того, под его полом скрывается здоровенный "тайник", способный вместить небольшой чемодан! Впрочем, чему

удивляться? Минивэн просто обязан иметь супервместительный багажник.

"Багажник багажником, а как насчет ходовых качеств? - раздумывал я. - Дизайнеры могут сколько угодно придавать машине "стремительность" и "спортивность", однако она все равно осталась минивэном - массивным автомобилем с высоким центром тяжести..."



Когда открываешь огромную заднюю дверь, будто вся корма откидывается вверх - похожим образом распахивается фюзеляж транспортного самолета, раскрывая пещероподобные недра...

Поэтому на первых порах я осторожничал. Повороты проходил спокойно, с расстановкой - как и полагается водителю минивэна. Доводить дело до спорткаровских аффектов типа повизгивания покрышек на виражах поначалу не хотелось. Однако "Avantime" постепенно сам "заводил" меня, словно заставляя ехать быстрее. На резких разгонах хромированные патрубки глушителей испускали басовитый рев, напоминающий далекие раскаты грома. Механическая шестискоростная КПП, которая входит в стандартное оснащение "Avantime", работала словно в породистом спорткупе - с выверенной оружейной четкостью. Поэтому водителю лишний раз переключить передачу - в удовольствие! Наконец, шелестящий под капотом могучий V6 объемом три литра и мощностью 210 сил тоже провоцировал на быстрое вождение.

Европейские продажи "Avantime V6" начнутся в сентябре. Во Франции, например, укомплектованный всем мыслимым оборудованием автомобиль - вплоть до кожаного

салона и климатической установки - будет стоить примерно $36.500. Позже появятся более доступные модификации с 4-цилиндровыми моторами: бензиновым турбодвигателем (2 л, 170 л.с.) и дизелем (2,2 л, 135 л.с.).

Затем я осмелел. Один поворот прошел чуть быстрее, чем следовало водителю минивэна... Второй - уже без всяких "чуть"... На следующем вираже покрышки взвыли, едва цепляясь за асфальт на грани срыва... Наконец, переднеприводный "Avantime" исчерпал запас устойчивости. Машину чуть занесло, но тут сработала противозаносная система ESP, которая помогла мне вернуться на "путь истинный". Опытные водители, для которых езда со скольжениями не в страх, а в кайф, могут отключить электронную поддержку, оставшись с автомобилем один на один.





Двухцветный окрас придает кузову шик и стремительность.

Итак, несмотря на высокий минивэновский кузов, скоростные повороты "Avantime" проходит без излишних кренов - уверенно, с запасом, как и полагается добротному купе. Возможно, я не особо удивился бы такой способности, обладай "Avantime" твердокаменной подвеской, которая грубо заставляет кузов сохранять вертикальное положение в быстрых виражах. Но нет - шасси спортивного минивэна особой жесткостью не отличается. Оно неплохо нивелирует неровности, обеспечивая комфортный ход, напоминающий "поступь" модели бизнес-класса.

Говоря про устойчивость "Avantime", вспомнилась забавная сценка, виденная в одном из

московских мотосалонов. Ну очень бугаистый дядя (килограммов этак под 130) подъехал на недавно приобретенном спортбайке "Yamaha R1" (сверхлегкая машина, чей вес чуть-чуть превышает массу хозяина). Пока мотоцикл проходил первое ТО, дядя жаловался продавцу, что аппарат, мол, какой-то валкий. Тот в ответ прозрачно намекнул, что для повышения устойчивости "Ямахи" ее владельцу полезно сбросить с полцентнера. Тогда и центр тяжести дуэта "седок-мотоцикл" станет ниже и "валкость" исчезнет вместе с одышкой. Создававшие "Avantime" инженеры исходили из похожих предпосылок. Основа-днище автомобиля сделана из стали. Стойки кузова и крыша - из легких композиционных материалов. Таким образом "верх" машины весит намного меньше "низа". Поэтому центр тяжести расположен довольно близко к земле, и "Avantime", несмотря на приличную высоту, щеголяет устойчивостью приземистой легковушки.

...Как видите, темперамент и цепкость спортивного минивэна покажутся недостаточными только фанатику суперкаров, который готов на каждом разгоне рисковать своими шейными позвонками. Большинство же любителей энергичной езды быстроходность "Avantime" вполне устроит.

Салон размером с... автомобиль!

Рассказывая про новое творение "Renault", приходится часто проводить параллели с миром спорткупе. А он ведь тоже бесконечно многолик. Кроме спартанских моделей, в которых все подчинено скорости, существует множество роскошных двухдверных машин, окружающих водителя и пассажира изысканным комфортом. Такие автомобили делают BMW, "Mercedes-Benz"... В конце концов, даже современные "Porsche 911" едины в двух лицах: это одновременно и суперкар, и удобное люкс-купе с шикарнейшим салоном.

Среди престижных двухдверок "Avantime" выглядит как равный. Пожалуй, он во многом их даже превосходит. Например, широкий минивэновский кузов с высоким стеклянным (!) потолком обеспечивает такой простор, такое обилие "свободного воздуха", что владелец новейшего "Renault" может только посочувствовать обладателям традиционных двухдверок. Как отметил один из разработчиков, объем салона "Avantime" настолько велик, что способен вместить купе "Opel Tigra"!

Поездку на спортивном минивэне вообще можно превратить в подобие прогулки на кабриолете. Ведь кузов "Avantime", словно у породистого купе, лишен центральных стоек. Если опустить все боковые стекла, получаются огромные окна почти в полборта. Теперь открываем стеклянный электролюк в полкрыши и... Можно наслаждаться ветром

и солнцем - почти как обладатель кабриолета.

Современные французские автомобили не славятся особо шикарными интерьерами. "Renault Avantime" - исключение. Французы очень много сил и средств потратили на доводку салона. Особая перфорированная кожа кресел. Слегка поддающийся под пальцами дорогой пластик передней панели. Вставки из алюминия. Это, можно сказать, видимая вершина айсберга. Есть скрытые нюансы. Например, желая добиться высочайшего качества интерьера, чтобы он был приятен и на вид, и на ощупь, многие материалы отделки французы заказывали у немцев - признанных док в этой области.

В итоге специалисты "Renault" добились своего. Безупречное качество интерьера "Avantime" выглядит уже вполне естественным на фоне эманации изысканности и "финансового благополучия", которые излучает салон машины. Данное чувство, складывающееся из мимолетных ощущений, даже трудно объяснить. Это как человек, который, на первый взгляд, относится к типичным представителям среднего класса, однако слишком уж ловко сидящий костюм и на мгновение выглянувшие из-под рукава дорогие часы намекают, что его доходы много выше "средних"...

Вдобавок салон "Avantime" пронизан чисто французской экстравагантностью. Он покорит тех, кому нравится "быть белой вороной" в лучшем смысле этих слов. Если за окнами машины поместить пейзаж открытого космоса, интерьер спортивного минивэна можно использовать для съемок фантастического фильма - как кокпит "межзвездного челнока". Ведь даже такую заурядную вещь, как передние кресла, французы умудрились наделить уникальным дизайном. Электронная приборная доска, в традициях "Renault", вынесена в центр передней панели. Чуть ниже расположился экран навигатора, который также можно использовать в качестве телевизора. Смотреть передачи могут не только водитель и передний пассажир, но также сидящие на обширном заднем диване - недаром тот заметно приподнят над уровнем передних кресел.



Роскошный салон "Avantime" пронизан чисто французской экстравагантностью. Он покорит тех, кому нравится "быть белой вороной" в лучшем смысле этих слов.

"Avantime" снабжен огромными боковыми дверями с рекордной длиной 1 м 40 см! Чтобы на тесных паркингах не оббивать ими эмаль с соседних машин, створки открываются по весьма сложной траектории. Они не просто распахиваются вбок на примитивных петлях! Дверь перемещается по более элегантной траектории. Сначала она выдвигается из кузова, слегка смещается вперед и только потом открывается в сторону. Таким образом, освобождая вполне просторный проход, двери не распахиваются излишне широко, несмотря на свою чрезмерную длину...

Снова в "яблочко" с первого выстрела?

"Экспериментальные "Avantime" демонстрировались еще в 1999 году, - рассказывает Ян Доризон, пресс-секретарь компании "Автофрамос", представляющей "Renault" в нашей стране. - Однако в серию машина пошла только сейчас. Много времени отняло внедрение принципиально новых технических решений: сверхсложный механизм открывания дверей, стеклянная крыша, кузов без центральных стоек. Кроме того, наши заводы были сильно загружены минивэном "Espace", спрос на который превышает предложение..."



Последний факт символичен. Продвижение авангардной, единственной в своем роде модели задержала суперпопулярность автомобиля, который давным-давно сам был основателем нового класса машин. В 1984 году увидел свет прародитель современного "Espace" - первый минивэн на европейском рынке. Сколько копий тогда было сломано! Сколько критики прозвучало в адрес очень странного, очень непонятного по тем

временам автомобиля! Но время показало, кто прав и кто виноват - "Espace" занимал и занимает верхние строчки в рейтинге продаж минивэнов в Европе...

Может, подобная судьба ожидает и "Avantime" - основателя династии спортивных минивэнов-купе? Может, французы вновь попали в "яблочко" с первого выстрела?..

Алексей Барашков, фото автора, Берлин - Москва
Журнал "Клаксон", № 14, июль 2001 г.