

Одна из первых статей о Renault Modus.

Один из первых тест-драйвов этого компактвэна. Познакомимся?

А с капитанского мостика Renault Modus действительно мне видно все. Причем, в отличие от многих однообъемников, с водительского места просматривается краешек капота Renault Modus, потому маневрировать – одно удовольствие.

Большим надеждам, которые “Рено” связывает с этим автомобилем, вряд ли суждено сбыться. На нашем рынке во всяком случае.

Широко открытые глаза

Ее представляли с такой помпой, что и Наполеон, возвращавшийся после своего Тулона, позавидовал бы. “Новый шедевр от создателей “Сценика” и “Эспаса”!” “Самый безопасный в классе!” “Самый семейный из компактных и самый компактный из всех семейных!”.

И вот она передо мной – машина, которая, по мнению французов, должна стать новым хитом рынка микровэнов. Ничего не скажешь: внешне “Модус” – красотка. На мой взгляд, она заметно интереснее своих главных конкуренток – “Опеля-Мерива” и “Пежо-1007”.

Особенно выделяются передние фары – кто у нас там из кинозвезд покорял бездонным океаном глаз? Софи Лорен? Одри Хэпберн? Анжелина Джоли? Вертикальные и бесконечные, что космос, фары “Рено” и на фотографии производят впечатление, а в реальной жизни и вовсе гипнотизируют. А еще у “Модуса” на удивление пропорциональная фигура, принимая во внимание достаточно высокую – 159 см – крышу. Большие глаза и сильно наклоненное ветровое стекло создают очень цельный и яркий образ.

Кстати, интерьер автомобиля для шеф-дизайнера “Рено” Патрика Ле-Кемана и его команды чуть ли не важнее внешности. Недаром именно в центре стиля этой французской фирмы родился “Чувственный дизайн”, априори подразумевающий, что в салоне каждая без исключения деталь – маленький шедевр.

Подвох подкрался незаметно

Чем выше ожидания, тем, увы, сильнее бывает разочарование. Конечно, внутренний мир “Модуса” не так плох, чтобы разводить руками, но с другой стороны... Для начала, никакого особого пиршества дизайна я не обнаружил. Салон – лишь попурри на тему других моделей “Рено” плюс единственный оригинальный элемент – расположенная по центру торпедо, в стиле 20-х годов прошлого века, цифровая приборная панель.



А вот и еще признаки строгой экономии – пластик торпедо, жесткий, как французская булка недельной свежести, и странноватая серо-черная обивка сидений, будто позаимствованная на складе сельского хозмага.

Впрочем, дешево на вид или дорого – все это оценки субъективные. Гораздо больше разочаровало реальное удобство салона. Ведь что такое микровэн? Однообъемник с более вместительным и функциональным салоном, чем у супермини, на базе которого он построен. Как раз в этом плане “Модус” практически не отличается от “Клио”. В лучшую сторону во всяком случае.

Скажем, багажник “Модуса” 55 литров уступает “Клио”. Если диванчик французского супермини вполне годится двум взрослым пассажирам ростом 1 м 85 см, то микровэн таким рослым ребятам уже не рад. Я по крайней мере с трудом втиснулся в узкое пространство между спинками дивана и переднего кресла.

Да и возможности трансформации побывавшего на нашем тесте “Модуса” отнюдь не откровение. Всего-то и делов – складная спинка дивана. Хваленое же французское удобство только за дополнительную плату. Раскошелившись на более дорогую версию “Экспресьон”, вы получите весьма хитроумный задний ряд сидений – “Триптих”.

Главный его талант в том, что диван легко превращается в диптих – из трехместного становится двухместным. Практичная штука. Точно такая же, кстати, есть у “Меривы”, причем у “Опеля” она входит в базовое оснащение. И это правильно. Как бы вы отнеслись к тому, что вдобавок к билету на киносеанс вам пришлось доплачивать за право пользования креслом?

Большой ловкач

Хорошо хоть за другую добродетель микровэна, командирскую посадку и прилагающуюся к ней отличную обзорность лишнего не просят. А с капитанского мостика Renault Modus действительно мне видно все. Причем, в отличие от многих однообъемников, с водительского места просматривается краешек капота Renault Modus, потому маневрировать – одно удовольствие. И гидроусилитель инженеры “Рено”, похоже, намеренно сделали очень “легким” – руль “Модуса” я в буквальном смысле вертел одним пальцем. Диаметр разворота меньше 10 метров позволяет использовать каждый дюйм дороги – увидел проплешину в плотном потоке и тут же шмыгнул туда. Да и парковаться можно, что называется, на носовом платке.

Приятное в целом впечатление оставил и 75-сильный моторчик. Его рабочий объем составляет даже не 1,2 л, указанные в рекламном проспекте, а точнехонько 1149 смз. Однако для своего объема везет эта кроха впечатляюще. Немного подкручиваю ее на низах, и “Модус” послушно и шустро вписывается в гудящий автомобильный рой на широченном проспекте. И даже с двумя, так сказать, полноразмерными дядьками на борту микровэн позволял мне довольно бойко уходить со светофоров и обгонять.



Другой разговор, что далеко за пределы города на “Модусе” соваться себе дороже. За 120 км/ч разгонная динамика кончается и начинается утомительно-неторопливый набор скорости. Причем чем старше аршинные цифры дигитального спидометра, тем сильнее желание снять ногу с газа. Шумно очень.

Но голосистость мотора хочется простить куда быстрее, чем – вот сюрприз так сюрприз! – неважную плавность хода. А ведь до недавних пор именно восхитительная комфортабельность подвески отличала все “Рено” – от мала до велика. Неужели “Модус” решил устроить никому не нужную в данном случае революцию? По крайней мере за рулем этой малышки вам придется привыкать к нервным вздрагиваниям кузова чуть ли не на каждой кочке и хлопающим ограничителям хода амортизаторов. Жаль...

Не про нашу честь



Вот так, мало-помалу, к концу моего рандеву с этой французской модницей от приятного впечатления, что оставила ее задорная внешность и веселенький моторчик, мало что осталось. Весьма эффектный внешне и задуманный функциональным городским автомобилем, французский микровэн никаким особым удобством не блещет. Вдобавок разочаровывая теснотой дивана и жесткостью подвески. При прочих равных та же “Мерива” обладает значительно более просторным салоном, а у “Пежо-1007” есть уникальные сдвижные двери. У “Модуса” в неоспоримых плюсах лишь такие эфемерные радости, как аромат французского изящества да широко раскрытые глаза.

Могут ли они влюбить в этот “Рено” модниц и домохозяек? Вполне. Вот только вряд ли подобное случится. Вы на цену посмотрите! “Модус” с 1,1-литровым мотором в базовой комплектации без кондиционера и электростеклоподъемников стоит аж $16 699. На $300 всего дешевле 1,6-литрового компактвэна “Шевроле-Реццо”...

Если вы все-таки решили поставить “Модус” в свой гараж, значит, в дензнаках недостатка не испытываете. А раз так, настоятельно рекомендуем доплатить $1500 за версию “Экспресьон”. За $18 169 вы получаете не только более мощный мотор, но и кондиционер, электростеклоподъемники, а также задний диван “Триптих”. Между прочим, добавлять кондиционер к цене базового 1,1-литрового микровэна не имеет никакого смысла. Во-первых, “Триптих” на него не ставится в принципе. А во-вторых, стоить такая комбинация будет $17 899.

Что из этого следует? Следует ждать. Может быть, французы одумаются и снизят цены. Пока же, увы, модница эта не про нашу честь.

Убавим аппетиты

Между прочим, европейские покупатели пока также не разделяют восторгов руководства “Рено” на счет “Модуса”. Выражается это, прежде всего, в весьма скромных продажах. Ведь только за 2005 год французская фирма трижды уменьшала объем выпуска своего нового микровэна. Если изначальные цифры составляли 315 тысяч автомобилей в год, то после последней поправки минувшей осенью план завода в испанском Вальядолиде – всего 123 тысячи “модусов”. Что, интересно, будет через годик-другой?

ЗА

Привлекательная внешность, отличные обзорность и маневренность

ПРОТИВ

Высокая цена, огрехи в сборке, жестковатая подвеска, шумный мотор, тесноватый диван, ограниченные возможности трансформации салона базовой версии

Текст: Михаил Медведев. Фото: Максим Гончаров.

Источник: Журнал "Купи Авто" [02/2006]