

Маленький Nissan Juke с турбиной и мощностью в 190 лошадиных сил дает прикурить, балансируя на тонкой грани между напряжением и разрядкой... Иногда и в рекламе можно найти истину. Вот, например, в брошюре Nissan Juke пишут про безудержную энергию, которая врывается в город, чтобы разрушить стереотипы, изменить привычный облик улиц и наполнить обычный день новым волнующим ритмом.



Истинная правда. Клянусь. Я поначалу сопротивлялся. Думал, опять рекламщики меня зомбируют, но потом поездил несколько дней и сдался. Реально они попали в точку. Когда едешь на Juke, чувствуешь себя словно школьник, который сорок четыре минуты ждал звонка и вот наконец вприпрыжку бежит к заветной двери с безудержной энергией.

Я В НЕГО НЕ СЯДУ

Можно купить два варианта Nissan Juke. Один – маломощный, другой – с турбиной. Но, похоже, это мало кого интересует. В основном все разговоры вокруг дизайна. Много людей купили новинку, что называется, «по объявлению». Посмотрели – запали – внесли деньги. Им все равно, какой у нее разгон, вместимый ли багажник и переедет ли

она бревно. Я уже молчу о качестве отделочных материалов, архитектуре передней панели, просторе на задних сиденьях и прочей мишуре. Увлекающихся людей легко понять. Их порывы вполне человечески и объяснимы. Но есть и другая часть аудитории. Это те, кто, только посмотрев на новинку, сразу вычеркнул ее из списка потенциальных покупок, даже не спросив, сколько бензина она жрет. Одну такую отказницу я из чистого любопытства азартно уговаривал сесть и проехать пару метров. Поразительно, она уперлась намертво: «Не сяду в этого уродца». Словом, дизайн удался – равнодушных нет.

КОМПРОМИСС В КУСТАХ

Меня внешний вид меньше всего беспокоил. Зато я сразу отметил, что это неплохой автомобиль практически во всех своих проявлениях. Для крупного мужчины он тесноват, но остальным здесь удобно сидеть и пользоваться всеми функциями, кроме подогрева сидений. Кнопка последнего упрятана так далеко, что все, кто пробовал искать ее на ходу, давно лежат в придорожной канаве. У Nissan Juke неожиданно много пространства для коленей задних пассажиров, но вместе с тем ничтожно мало для их голов. Рослых друзей на галерку не отправишь. Можно сказать и про удобный багажник, легко трансформирующийся в грузовой отсек при складывании задних сидений. Хотя он, конечно, невелик. Но главное — 190-сильный Juke разгоняется как самолет и ныряет в любую дырку, образовавшуюся в дорожном потоке, а на бездорожье вообще творит чудеса.



Осталось ответить на единственный вопрос: почему он мне не нравится? Причина, естественно, в том самом «волнующем ритме, наполняющем обычный день». В мучительном беспокойстве, очень знакомом тому, кто хоть раз в жизни вынужден был ждать, терпеть, томиться. Оно рождается в момент, когда вибрации от кузова и подвески сливаются с рывковой динамикой, прыжками на кочках. Когда общая торопливая аура малолитражки накладывается на скрытую силу, наполняющую Juke. Виновато нездоровое желание маркетологов найти компромисс между двумя несовместимостями: «лечь под клиента» и «сделать фан-кар». Можно пойти по первому пути – и получится Qashqai. Если выбрать второй, родится Mini. Компромисс же рождает ассоциацию с бегущим с урока школяром, обреченным вечно мчаться, но никогда не найти покоя.

А ЖРЕТ КАК ВЗРОСЛЫЙ

В остальном Nissan Juke прекрасен. Да, придется оставить багаж дома, и баскетбольную команду на заднем ряду не усадить. Но он быстр и смел, как стриж, а если вы вдруг окажетесь на бездорожье, то быстро оцените его проходимость. Еще бы, ведь у него малый вес, короткие свесы и угол продольной проходимости 23 градуса – больше, чем у иных именитых SUV. Бодрый рывок с места и правильная антипротибуксовочная система позволяют проходить сложные участки без лишнего разгона.

Маневрируя в плотном городском трафике, ощущаешь необыкновенную послушность автомобиля, а паркуясь на любом пятачке, воспеваешь габариты. Если жекто-тозаикнется, что Juke с турбомотором «недоджип» и вообще дамская сумочка, ответьте пустослову: «Зато жрет по-взрослому, почти четырнадцать литров». И пусть он заткнется. А вы продолжите наслаждаться эргономичной центральной консолью, выполненной в виде топливного бака мотоцикла, изгибами внутренних ручек дверей, похожих на наручники, и множеством других взрослых игрушек.

ОСТОРОЖНО, ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Juke создан на общей переднеприводной платформе «В» альянса Renault Nissan. И только наиболее дорогая версия, со 190-сильным бензиновым 16-клапанным двигателем MR16DDT, комплектуется трансмиссией All-Mode 4x4-i, с автоматическим подключением заднего моста.

Двигатель состыкован с клиноременным «автоматом» Xtronic CVT, допускающим принудительное переключение по шести фиксированным передаточным числам. Дифференциал представляет собой электронно-управляемую многодисковую муфту. Система Torque Vectoring System распределяет момент между задними колесами, обеспечивая управляемость и мгновенный отклик на действия водителя. Благодаря электромуфтам задних полуосей система может передавать до 50 % всего крутящего момента на внешнее колесо. Таким образом контролируется «рыскание» автомобиля и подавляется недостаточная поворачиваемость.