

Портал Kolesa.Ru представляет первый отчет о пребывании Рено Сценик в парке тестовых автомобилей. На долю компактвэна выпала непростая поездка из Москвы в Петербург, месяц в Северной столице, и снова 670 км далеко не самой приятной дороги.



Всё не так, как у всех — отличительная черта многих французских автомобилей. Новый Рено Сценик — не исключение. В этом стильном, но неброском семейном и, казалось бы, прагматичном до мозга костей автомобиле, количество непривычных, местами неудобных, зато необычных решений, не меньше, чем традиционных для его класса достоинств. Хотя поклонники марки, да и любители французского автопрома в целом, что-то действительно оригинальное в новом Сценике найдут вряд ли.

Взять хотя бы щиток приборов нового Renault Scenic. Узкая лента пёстрого TFT-дисплея, мало того, что убрана с глаз в центр волнообразной передней панели из мягкого пластика, более всего похожа... на цветную наклейку из игрушечного автомобильчика. Какой бы из цветовых вариантов не выбрать, информативности показаний не добьёшься. Отчётливо читается только спидометр. Зато детям, усевшимся сзади за откидными столиками, эта переливающаяся всеми цветами радуги картинка, с бегающими цифрами и индикаторами, понравится определённо.

А водителю, определённо понравится штатная навигационная система, экран которой разместился рядом с нарисованной «приборкой». Информативный дорожный «подсказчик» с интуитивно понятным управлением, тем более за 20 000 рублей, можно было бы запихнуть даже в базовую комплектацию нового Рено Сценик, получив отличное конкурентное преимущество.

Традиционный для французских машин правый подрулевой переключатель перегружен функциями и кнопками, которые управляют музыкой и телефоном. Зато все четыре клавиши, вольготно разместившиеся на руле, отвечают только за управление круиз-контролем. Большая шайба на самой магнитоле, которая обычно управляет регулировкой громкости, в Scenic является ручной настройкой радиоволн. В общем, всё наоборот.

Зато пассажирам, для которых и делали Рено Сценик, жаловаться не на что. Места сзади вдоволь, ногам ничего не мешает: абсолютно ровный пол не имеет центрального тоннеля. Три индивидуальных кресла регулируются независимо друг от друга, а при необходимости, складываются и даже полностью вынимаются, превращая компактен в развозной фургон. Хотя недостатком свободного пространства багажник не грешит и в номинальном состоянии.



Но у меня детей нет и возить мне, кроме барсетки с документами, нечего. А, значит, и

откидные столики, и дополнительное зеркальце в потолке, и многообразие разнообразных ящичков и кармашков так и останутся нетронутыми.

Пора сконцентрироваться на ездовых характеристиках Рено Сценик, благо, что под капотом семейной машины, мощный двухлитровый 140-лошадный двигатель.

Рукоятка коробки переключения передач, которую сначала я принял за «механику», оказалась ответственной за переключение режимов бесступенчатого вариатора. И именно «автомат» задаёт тон всему поведению автомобиля. А тон этот, надо сказать, несмотря на двигатель внушительного объема, полностью соответствует семейной концепции Renault Scenic. То есть, спокойному и размеренному движению. Двигатель отлично тянет с низов, но плавный вариатор в зародыше убивает желание разгонять автомобиль выше разрешённых скоростей.

Окончательно добивает позывы к активной езде расход топлива. Как бы я ни старался, выбирая максимально «беспробочный» путь движения, не говоря уже ни о каких «весёлых стартах», бортовой компьютер хладнокровно показывал ужасающие цифры в районе 17 литров на «сотню». Сожрав месячный редакционный бюджет за две недели, Сценик расслабился и спустя 2500 км пробега аппетит поумерил, остановившись на показателе 15,2 литра. Даже, несмотря на малую обкатанность движка и его двухлитровый объем, такой расход всё равно обременителен, тем более для семейного бюджета.

А вот подвесочников Рено хочется благодарить после проезда каждой ямы. Такого равнодушия к качеству дорожного полотна я не встречал давно. Renault Scenic, продолжая заботиться о находящемся в салоне семействе, уберегал от колдобин всех видов и размеров.

Что можно сказать, откатав на Рено Сценик около 1000 км? Тому, для кого комфорт и удобство перевозимых домочадцев дороже собственных водительских амбиций, автомобиль определённо понравится. Только выбирать лучше двигатель 1,6 с «механикой». Ни к какому драйверскому азарту двухлитровый компактвэн Рено всё равно не располагает, а сэкономить на бензине получится прилично. Ну а к французским эргономическим особенностям, в конце концов, можно и привыкнуть...

