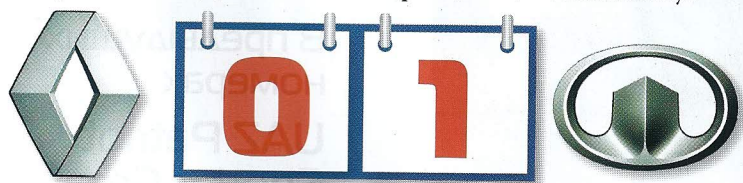


► ПОСМОТРЕЛИ

Renault Duster выглядит дороже, чем стоит на самом деле. Не премиум, конечно, но все при нем: типичный высокий кроссоверный профиль и большой (210 мм) дорожный просвет, короткие свесы и, как часто говорят журналисты, «мускулистые» арки, широкая решетка радиатора и крупные фары. Внутри витает дух Logan – тот же простой и лаконичный дизайн, но уже не такой примитивный – кнопки стеклоподъемников, как у взрослых – на подлокотнике водителя, центральная панель – с полочкой для мелочей перед передним пассажиром, нормальные внутренние ручки дверей, а не щелки для пальцев, как у Logan до рестайлинга. Посадка за рулем опять же кроссоверная – высокая. Обзорность благодаря низкой подоконной линии и большим зеркалам великолепная.

Есть и претензии. На этот раз не к материалам (они недорогие, но ощущения отстойных не вызывают), а к эргономическим особенностям. Понятно, что без фирменных «фенечек» автомобиль роняет лицо марки. Но кнопка клаксона на торце левого переключателя у российских

Своим неазиатским дизайном Great Wall Hover H3 обязан Isuzu Axiom, выпускавшемуся в 2001–2004 годах в штате Индиана (США). Скопировав профиль, дизайнеры из Поднебесной нарисовали новое «лицо» и получили пропорциональный, крепкий на вид, суровый внедорожник без возраста. Он и сегодня не выглядит древним. С прототипом его роднят рама и конструкция ходовой части – спереди независимая торсионная подвеска и мост на пружинах сзади. Привод на переднюю ось жестко подключаемый, а в раздаточной коробке есть понижающая передача. По нынешним временам такая ходовая уже редкость. Кстати, алгоритм управления режимами трансмиссии – кнопками на центральной консоли – в нынешнем виде тоже заимствован у «старичка» Isuzu. Обновленный в 2011 году дизайн интерьера Hover H3 – не что иное, как унификация – в Hover H5 он точно такой же. А вот эргономика салона и в том и в другом случае из прошлого. Высокий из-за рамы пол вынуждает ставить передние кресла низко, поэтому сидеть приходится, сильно вытянув

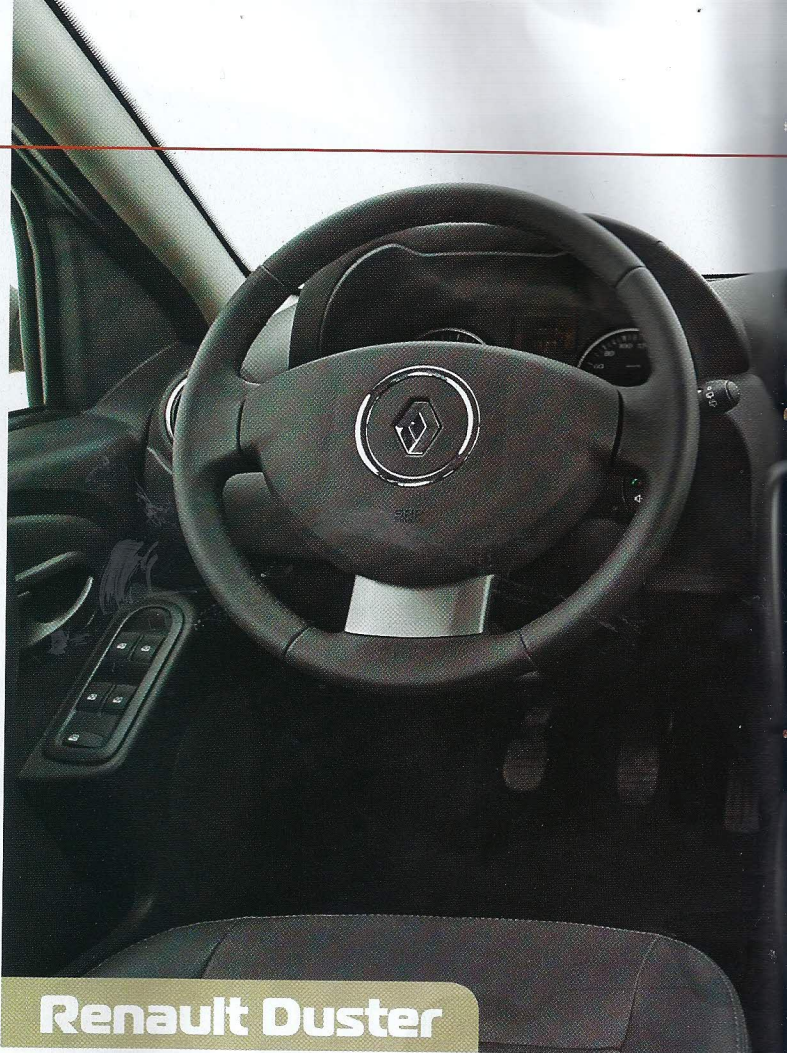


автомобилистов часто вызывает недоумение. Подушка водительского сиденья могла бы быть и подлиннее и не такой плоской. И все-таки приличная упаковка «сквозит» бюджетностью. Примеры? Индикатор поворотов на приборной панели – одна лампочка, по миганию которой не определить, что включено: то ли аварийка, то ли поворотник, причем неизвестно в какую сторону. На дорогих версиях есть электрозеркала, но их джойстик доступен лишь тогда, когда поднят стояночный тормоз, а регулировка по высоте водительского сиденья двухступенчатая – оно либо вверх, либо вниз.

В то же время, опять же как у «взрослых» кроссоверов, удобное и наглядное управление режимами трансмиссии – «шайба» с тремя положениями: 2WD, AUTO и 4WD lock.

ноги вперед – как в подавляющем большинстве японских пикапов и внедорожников 90-х годов. Во всем остальном за китайцев можно порадоваться: наконец-то подушка водительского кресла нормальной длины с достаточной боковой поддержкой и плотностью набивки, неплохой черный невоноющий пластик, терпимая (в топовой комплектации) кожа.

Какой из претендентов на кошелек читателя выглядит лучше? Скорее тут дело вкуса. Супервосторгов Duster не вызывает, но цена сглаживает шероховатости в эргономике. Он современнее, но все-таки не так солиден и монументален, как Hover. Кроме того, «китаец» крупнее «француза», и багажник у него больше. А значит, покупатель получает за свои деньги больше автомобиля в виде Hover H3.



Renault Duster

RENAULT DUSTER VS GREAT WALL HOVER H3 • RENAULT DU

