

Материал о положении Лагуны в своем классе, о перспективах и конкурентах, о внешнем и внутреннем виде автомобиля.

Renault Laguna III

«Божоле нуво» — так называют праздник молодого вина, который ежегодно стартует в третий четверг ноября. Новое поколение Renault Laguna поспело как раз к этому сроку, однако в отличие от вина российским гурманам машину пришлось ждать больше полугода, благо автомобили стареют все же медленнее «зеленого» напитка.

Впрочем, вряд ли стоит обвинять французов в нерасторопности. С этим автомобилем они собрались побороться за первенство в классе, а в такой ситуации им просто необходимо объективное восприятие. Но в тот момент это, по сути, было невозможно: на

рынок только вышел новый Mondeo, а другой бестселлер — Mazda6 — уже находился на низком старте. Может, подождать и стоило, по крайней мере теперь Laguna III сможет бороться с конкурентами почти на равных.

И «почти» — не оговорка. Параллель между новинкой и молодым вином не случайна. Машина сделана со вкусом, но вот терпкости и зрелости ей явно не хватает. Даже визуально. Сами французы назвали стиль автомобиля вариацией на тему GT, однако здесь с ними можно поспорить. Разумеется, этот автомобиль и в меру спортивен, и мускулист, но не основателен. Тот же Mondeo выглядит куда респектабельнее, а Mazda6 — динамичнее. Даже соотечественник Citroën C5 стал по-немецки мужественным... Laguna при этом осталась традиционно французской, филигранно прописанной, но не более того.

То же и внутри. Качество сборки и материалов на вполне приличном уровне, однако нарочитый минимализм в оформлении тут смотрится бледновато, по крайней мере на фоне последних разработок конкурентов. Передняя панель в меру массивна, вполне прилично сконструирована, но на практике привыкший к более продвинутым интерьерам водитель почувствует явный недостаток подконтрольного ему оборудования. Положение бы спас полноцветный ЖК-монитор — европейский вариант выглядит попрезентабельнее, но в нашем случае на центральной консоли расположены лишь штатная магнитола да компактный блок управления «климатом». Для менее престижного Megane подобный набор был бы в самый раз, однако в относительно габаритной Laguna такое количество свободного пространства поначалу даже удручает.

К эргономике при этом претензий никаких. Как, впрочем, не было их и к предшествен-нице. Передние сиденья особыми изысками не изобилуют, но к телам пассажиров относятся вполне дружелюбно, что, учитывая их традиционную жесткость, французам удалось чуть ли не впервые. Диапазонов регулировок хватит для любого водителя, но увлекаться не стоит: задние седоки будут против, так как места для ног им может не хватить. Тот же дефицит пространства наблюдается и над головой... В среднестатистическом же варианте сзади те же два полноценных посадочных места и формальный средний валик для третьего седока. Нельзя сказать, что предоставленный уровень комфорта его порадует, но и сильно не огорчит: учитывая размеры автомобиля, все в пределах нормы.

А вот багажник эту норму явно превысил, по крайней мере визуально. Французы и здесь не стали изменять традициям и представили модель в стандартном для нее облике неплохо замаскированного под седан хетчбэка. Не изменили они традициям и по части обеспечения безопасности. В частности, в качестве защиты при боковых ударах впервые в мире инженеры применили двойную боковую подушку безопасности, призванную защищать не только грудную клетку, но и область таза. В результате машина в очередной раз «разбилась» на максимальные 5 звезд, существенно обогнав предшественницу.

Впрочем, на практике большинство покупателей эту техническую особенность модели

не захотят проверять даже во сне. Что же касается практических занятий, то тут ничего нового. «Француз» обладает крайне чувствительной педалью тормоза. До нее можно лишь дотрагиваться, иначе торможение получается слишком уж резким. Тех же отзывов заслуживает и педаль сцепления, правда, претензий к ней побольше. Помимо традиционной легкости она еще и малоинформативна — придется привыкать. «Коробка» при этом работает как часы: передаточные числа новой 6-ступенчатой «механики» подобраны практически идеально. По крайней мере если говорить о ее работе с новым 2-литровым бензиновым мотором. Силовыми характеристиками «движок» не поражает — всего 140 «лошадей». Однако при сохранении довольно мощной и ровной тяги «мотористам» «Renault» удалось добиться весьма впечатляющей экономичности — 8 честных литров на «сотню» в комбинированном режиме. Правда, виной тому может стать новая 6-ступенчатая «механика».

Оценки «хорошо» заслуживает и шасси. На дороге новый хетч-бэк оказался весьма проворным и довольно устойчивым, хотя крены в поворотах могли бы быть и поменьше. С другой стороны, сие практически не повлияло на плавность хода, так что среднестатистический уровень комфорта пассажирам будет обеспечен практически всегда. Чего, собственно, и ждут от типичной «рабочей лошадки», которой новая Laguna и является.

Владимир Жидков
Фото автора
Журнал "МКмобиль"
07.2008