

Наконец появилась и в России новая Лагуна.

Тест-драйв третьего поколения Renault Laguna.

Новая Renault Laguna в третьей реинкарнации сделана со вкусом. Немногие современные автомобили обладают таким грациозным силуэтом со столь тонко проработанными линиями окон, кромок капота и багажника.

К подобным вещам главный дизайнер «Renault» Патрик Лекеман особенно внимателен. Ведь для европейцев главная деталь, по которой будет безошибочно определяться марка автомобиля, — облицовка радиатора, а в случае с Laguna еще и закругление оконной рамы. Такой фрагмент создается на десятилетия и перетекает с одной модели на другую. Вот и у обновленной Renault Laguna отменный образ, несколько присущих только ей узнаваемых черт и на полагающемся месте — хорошо узнаваемый фирменный ромб.

Внутри уже не минимализм эпохи хай-тека. В салоне Laguna присутствуют элементы, в основном привычные в автомобилях бизнес-класса. Кстати, в Европе типичные

владельцы этого авто — преуспевающие бизнесмены, часто руководители, а также представители свободных профессий. Более половины клиентов — люди в возрасте. Но это там, у них. У нас-то, конечно, покупатель этих машин другой. Что замечательно, в Laguna-3 остался ключ-карта. Те, у кого были машины с этой опцией, уже оценили все удобство подобной электроники.

Причем «Renault» не стала дополнять машину сигнализацией, надеясь, что почти сотню тысяч вариантов кода подобрать будет непросто. Да и у угонщиков эта модель совсем не популярна.

Сев в автомобиль, утопаешь в глубоком кресле с плотной подушкой и спинкой. Голову и шею оберегает особой конструкции подголовник. Посадка располагает к дальнему путешествию. Руль и селектор трансмиссии удобно ложатся в руки.

У автомобиля хорошо настроенный шестиступенчатый автомат с двухлитровым турбомотором F4Rt умеренной мощности (170 л.с. и 270 Нм) и таким же «аппетитом». А вот поведение Laguna на дороге заслуживает оценки «отлично». Повороты автомобиль описывает превосходно (во многом благодаря задней подруливающей подвеске). Усилие на руле возрастает с увеличением скорости. Прекрасны шумоизоляция и обзорность.

Проведя долгие часы за рулем, свыкаешься с характерными дорожными ощущениями, шумом кондиционера, шин, набегающего воздуха, запахами горячего асфальта и качественного топлива на заправках. Окружающий мир сужается до дорожных знаков, редких полицейских и указателей на трассе. И становится понятно, что такое новая Renault Laguna. Это верная лошадка.

НАШИ ЭКСПЕРТЫ
Николай ЛЕМЕХОВ, руководитель управления «Renault» ГК «Автомир»:
— Я видел новую Laguna в техноцентре «Renault» в Париже в октябре прошлого года. Могу отметить, что внешне автомобиль очень понравился. По сравнению с прежним поколением машина выглядит существенно солиднее и в полной мере может рассчитывать на достойное место в своем сегменте. Производитель уделил серьезное внимание предсерийным испытаниям. Опытные образцы (около 1000 штук) прошли экзамен на прочность и долговечность в самых сложных условиях эксплуатации в России, Аргентине, Австралии, Малайзии.

Планы производителя весьма амбициозны. Скажем, в 2009 году планируется реализовать 800 000 экземпляров.
В России продажи новинки начнутся в апреле-мае 2008 года, предполагается продавать около 300 авто в месяц. Между тем за восемь месяцев года нынешнего в России нашли своих владельцев всего 727 авто, то есть в месяц продавалось примерно 90 штук. Так что новой Laguna предстоит повысить объем продаж втрое! И если учесть объемы продаж ее основных конкурентов в России (VW Passat — 6733 штуки, Pegeout 407 — 1690 штук, Toyota Avensis — 14 117 штук, Ford Mondeo — 4791 штука, Mazda6 — 9668 штук), то для достижения поставленных целей необходимо занять около 10% этого сегмента рынка. Весьма непростая задача, учитывая достижения конкурентов.

Александр Пикуленко
Журнал "МКмобиль"
10.2007