



Внешний вид! Имидж! Престиж!

Что первично в этом автомобиле?

Тест-драйв Renault Laguna

Два предыдущих поколения Renault Laguna – добротные семейные лошадки, далекие от дизайнерских страстей. В нынешнем же, третьем прочтении, автомобиль выходит в новом облике и с другим имиджем, и по размерам, и по уровню оснащения вплотную приблизившись к бизнес-классу. Но долой скучные серые галстуки и неудобные лакированные туфли – управлять Laguna буду в спортивном пиджаке и легких кедах. Ведь сам французский производитель называет свое детище настоящей драйверской зажигалкой!

Этот год будет знаковым в истории империи Renault – Nissan. Его можно было бы отметить как «VIP» в календаре Карлоса Гона, президента объединенного концерна, и

поводов тому масса: именно в 2008 году Европе разрешили официальный доступ к люкс-бренду Infinity (подразделение Nissan), тогда же состоялась премьера еще одного игрока элитного дивизиона от самой марки Renault – Laguna в кузове купе. Эта машина явилась широкой публике под закрытие Каннского кинофестиваля, и «киношная» премьера, обставленная на широкую ногу, свидетельствовала - Renault Laguna примеряет на себя имидж автомобиля для изысканных и успешных. И, похоже, он ей подходит.



Сегодня же в моих руках не столь пафосный, но не менее интересный представитель нового семейства Laguna в кузове хетчбек. Хотя правильней называть все-таки лифт-бек: несмотря на наличие пятой двери, автомобиль упорно «косит» под седан выступающим багажником. Задняя часть у Laguna вообще выдающаяся: и в прямом, и в переносном смысле. Высокая, с подштамповкой на боковинах, она зрительно делает машину тяжелее и выше. Смотрится, конечно, не столь вызывающе, как купе, но вполне свежо и стильно.

«Сделано во Франции с немецкой точностью» - вспоминаю рекламный слоган, и сажусь в широкое водительское кресло. Немецкая точность (а заодно – эталонные понятия об эргономике) его не коснулись: излишне мягкое, без существенной боковой поддержки, оно выглядит намного лучше, чем справляется своими непосредственными обязанностями. Зато материалы обивки, а заодно с ним – и пластик салона, самого высокого качества - не хуже, чем у того же Volkswagen. Других претензий к рабочему месту водителя тоже нет. Короткий рычаг шестиступенчатой механической коробки поднят высоко, и управлять им можно, лишь слегка согнув руку в локте, а пухлый руль, отделанный перфорированной кожей, отлично ложится в ладони. К тому же баранка немного скошена снизу (мода, пришедшая из тюнинг-ателье Италии), и даже в крайнем положении колонки не мешает ногам. Понравилось бы сидеть и сзади, если бы ниспадающая крыша так интенсивно не терла макушку. Что поделать – плата за

динамичный дизайн...



Цены

Несмотря на то, что Renault предлагает традиционно длинный список опций, некая дискриминация «по моторному признаку» присутствует. Самая доступная версия с двигателем 1.6 (115 л.с.) предлагается в двух различных комплектациях – Expression (от 694 625 руб.) и Dynamique (от 742 325 руб.), но только с механической коробкой передач. В первом случае «в базе» будут противотуманки, кондиционер, аудиосистема с чейнджером, ABS+система курсовой устойчивости и 6 подушек безопасности. Комплектацию Dynamique дополняют хромированные элементы кузова, легкосплавные колеса 16', датчик дождя и отдельный климат – контроль. Версия с мотором 2.0 (140 л.с.) доступна только с механической коробкой, и стоит от 758 225. руб. Если хотите машину с «автоматом», придется взять Renault Laguna 2.0T (170 л.с.) – обойдется она от 841 700 руб.

Можно доплатить за краску «металлик» (12 700 руб.), парктроник+складывающиеся зеркала (15 500 руб.), панорамный люк (35 000 руб.). Модель в кузове универсал доступна лишь в комплектации Dynamique и стоит примерно на 40 000 руб. дороже хэтчбека. Гарантия на автомобиль – 3 года или 100 000 км пробега.





«Самое главное, что мы должны сделать, это обеспечить, чтобы наши дети не были лишены возможности учиться в школе».





Рейтинг Renault Laguna III в России. Роман Останин, Автопродикс» ,