

А не прокатиться ли нам в места будущих Олимпийских игр - в Сочи?

На новой Лагуне!

Тест-драйв Renault Laguna III

Тест-драйв проходил в Сочи и его живописных окрестностях, поэтому название материала пришло в голову как-то сразу, еще до плотного знакомства с автомобилем. Я еще, помнится, тут же мысленно отбросил этот вариант — уж слишком поверхностным, «притянутым за уши» он мне показался. Однако вечером следующего дня, когда пара сотен километров осталась позади, я вернулся к первоначальному заголовку. Он показался не лишенным смысла, потому что французской компании, на мой взгляд, в новой «Лагуне» удалось достигнуть многих и в самом деле олимпийских параметров.

Что такое хорошо

Начну, пожалуй, с того, что больше всего понравилось — с удобства салона. Поверьте, читатель, мне есть, с чем сравнивать — в Renault Laguna прошлого поколения я поездил немало. Так вот, нынешняя Laguna — это совсем другой автомобиль, отличающийся от прежнего, как компьютер от пишущей машинки. К дьяволу разницу в миллиметрах — понятно, что машина стала больше. Скажу о разнице в ощущениях. Теперь мои ноги, когда я на водительском месте, находятся не в узком тоннеле, а в широкой нише. Я «не путаюсь» в педальном узле — расстояние между педалями газа и тормоза достаточное, чтобы даже моя широкая ступня не наезжала на обе, когда требуется нажать одну. А ведь раньше такое случалось.



Сиденья — они шире, мягче и удобней, да вдобавок с заметной боковой поддержкой и поясничным подпором. Диапазона регулировок вполне хватает, чтобы устроиться наилучшим образом. Да и регулируемая по высоте и вылету рулевая колонка увенчана пухленьким трехспицевым колесом с удобными выпуклостями под хват — все правильно, такая баранка вполне соответствует темпераменту Laguna с любым из двухлитровых двигателей. И точно не будет просто украшением в версии с мотором 1,6. Щиток приборов с большими «блюдцами» тахометра и спидометра, «блюдечками» индикаторов температуры силового агрегата и уровня топлива разнообразит небольшой «квадрат» дисплея трип-компьютера. Передняя панель, напоминающая модный нынче сэндвич, устроена весьма неплохо, пользоваться встроенными в центральную консоль и даже в тоннель между водителем и передним пассажиром пультами управления достаточно удобно. Информация на экране по центру «торпедо» читается при любом освещении. А отделка панели — алюминиевая или деревянная — выглядит весьма приятно. Да и в целом, к качеству материалов и к точности подгонки каждой детали интерьера претензий, по-моему, быть не должно. Еще важнее тот факт, что в новой Laguna чувствуется простор — и на передних, и на задних сиденьях. И еще, интерьер каким-то образом внушает спокойствие. Во-первых, внутри тихо, с шумоизоляцией все в полном

порядке. Во-вторых, и в хэтчбеке, и в универсале очень неплохая обзорность. Наконец, вы знаете, что есть не только АБС и ESP (опция для версий 1,6), но также положенное количество подушек безопасности, в числе которых инновационные боковые — они двойные, то есть, защищают в случае удара не только грудную клетку, но и нижнюю часть туловища. Неудивительно поэтому, что на независимых краш-тестах EuroNCAP автомобиль получил 36 баллов из 37 возможных.

Было бы несправедливо не упомянуть о трехуровневой системе климат-контроля Soft-Auto-Fast, которая позволяет быстро охладить (пробовал) или согреть (еще попробую) салон, и при этом может работать не шумно. Наконец, в этой машине имеется множество вещевых отделений: под центральным подлокотником, рядом с рулем в форме удобного для водителя кармана, а также в перчаточном ящике с охлаждением объемом 9,2 литра. Держатели для бутылок и стаканов размещены по фасадной стороне передней панели, есть они и в заднем центральном подлокотнике. Объем багажника хэтчбека составляет 450 литров, универсала — 508 литров. Разумеется, задние сиденья складываются, так что Laguna нетрудно превратить в фургон.

Красивая и быстрая

Я еще ничего не сказал о внешнем виде новинки? Так ведь мы специально публикуем большие фотографии, чтобы читатель мог составить собственное представление об облике модели. Замечу лишь, что «живьем» автомобили выглядят ничуть не хуже.



Мне лично особенно глянулся универсал, хотя и хэтчбеку я не отказал бы в привлекательности. Передок достаточно выразителен, хотя на меня особенное впечатление произвела корма, и в первую очередь корма универсала. Главное, что оба автомобиля выглядят вполне современно, и от них буквально веет динамикой. В общем, ни за что не стану оспаривать мнение жюри, признавшего универсал «Самым красивым автомобилем 2007 года». К слову, Renault Laguna получила также Гран-при в номинации

«Самый красивый интерьер 2007 года».

И вся эта красота, спешу заметить, очень пристойно ведет себя на дороге и может передвигаться достаточно быстро. За один день как следует опробовать все версии не представлялось возможным (не беда, есть повод вернуться к новинке), поэтому я сосредоточился на универсале с 2,0-литровым 140-сильным бензиновым двигателем. И он меня весьма порадовал — и на шоссе, и на извилистых горных дорожках.

Честно говоря, я даже не ожидал от автомобиля такой прыти — ускорение вполне приличное, а подхват обеспечивается в достаточно широком диапазоне оборотов. Поддерживать «рабочий режим» помогает 6-ступенчатая механическая коробка передач, которая работает четко, имеет недлинные ходы рычага и не страдает ни малейшей разболтанностью.



Вообще, я бы назвал настройки механизмов управления новой Laguna спортивными. Прежде всего это относится к подвескам — передняя типа MacPherson со стабилизатором поперечной устойчивости, задняя полузависимая — балка Н-образной формы также со стабилизатором. Плюс — пружины, жесткость которых по сравнению с предыдущей версией автомобиля увеличилась спереди на 20%, а сзади — на 50%. В результате машина практически не кренится в крутых поворотах, и «не клюет» при резких торможениях. Но при этом удивительным образом дарит ощущения комфорта. И настройки рулевого управления порадовали — они теперь намного острее, на баранке присутствует обратная связь, и гидроусилитель вовсе «не смазывает» картину, позволяя предельно точно определять угол поворота рулевого колеса перед входом в вираж. Понятно, что мне трудно было удержаться от того, чтобы как следует прохватить на сочинских серпантинах. Благо, автомобилей на маршруте было немного. Оттормаживаюсь перед поворотом, подтыкаю вторую — вперед, с легким сносом кормы

наружу виража и, пока не спохватилась система стабилизации — газу, затем сразу — третью передачу. Отлично! Хочется проделывать эти упражнения еще и еще… Но тут моя соседка, девушка в кои-то веки, взмолилась, потребовав при первой возможности остановиться «на минутку». Укачало бедняжку… Да и ладно, и так понятно, что Laguna способна порадовать драйвера — и приемистостью, и предсказуемостью поведения.

А ведь есть еще и 170-сильный мотор, правда, работающий только в паре с новым 6-ступенчатым «автоматом». Но я умышленно оставил эту версию «на потом», чтобы не смешивать впечатления. Наконец, очень хочу при первой возможности познакомиться с дизельной модификацией (на тесте она предложена не была). Renault ведь впервые выводит на российский рынок такие легковые автомобили. К тому же турбодизель обещает хорошие впечатления: 150 л.с., 340 Нм крутящего момента. Компания обещает, что в дилерских центрах такой автомобиль появится во втором полугодии. Да, чуть не забыл о тормозах: хваткие, эффективные, работающие даже в явно перегретом состоянии, что было проверено. Если под капотом «вдруг» окажется 3,5-литровый мотор (есть ведь такой, от партнера по альянсу Nissan), они и в этом случае не подведут. Как, впрочем, и другие механизмы.

Затраты и цены

Знаете ли, читатель, я понимаю, почему на разработку новой Laguna Renault потребовалось 32 месяца и немаленькая сумма в 1 млрд 52 млн евро. Машина получилась по многим — да что там — по всем статьям очень приятной. Правда, и конкуренты у нее весьма и весьма серьезные. Достаточно сказать, что по габаритам Laguna очень близка к Ford Mondeo и Toyota Camry. Как и по цене. На российском рынке она будет предложена по цене в 694 625 рублей за седан с мотором 1,6 литра. 2,0-литровая версия с МКП обойдется в 758 225, а с 2,0-литровым турбированным мотором уже в 841 700 рублей. Цены на дизельную версию пока не известны. Правда, компания обещает одновременно привлекательные условия кредитования.

Олег Осипов
Журнал "Автомобильные известия" Фото: Renault 06.2008