Renault потратила на разработку нового Megane 1,8 миллиарда евро! Существенная по индустриальным меркам сумма. Хотя и на 300 миллионов меньше, чем расходы на машину предыдущего поколения. Но под тот Megane разрабатывалась принципиально новая платформа "C" альянса Renault — Nissan, а для третьего Megane её просто оптимизировали. Французы потратили большую сумму на безопасность автомобиля и работу с поставщиками.

Renault Megane – не та машина, которая может интриговать перед знакомством, даже если речь идет о третьем поколении популярного автомобиля. Уж кого-кого, а француза, словно бы созданного для передвижений по городу, автомобилисты успели оценить аж с 1995 года. Тогда Renault 19 получил красивое имя Megane и внешность, характерную для многих машин того времени. А вот второе поколение Renault Megane, стоит признать, понимания не нашла. Дело не в продаваемости, а в упорной критике ряда новшеств. И это мы говорим о том, кого специалисты признали лучшим автомобилем Европы и дали титул "Car of the Year 2003". Дело в том, что никто не ждал от

банального, в общем-то, по классу семейного автомобиля таких новшеств. А их оказалось немало: ключ-кнопка для запуска, аж шесть подушек безопасности, крохотные щетки сзади. А уж как автомобилю доставалось за форму ручки ручника, выполненную в форме самолетного рычага! При этом, с 2002 по 2005 год было продано более 2 миллионов автомобилей. В итоге, ждать новую версию приходилось все же с неким трепетом: что же будет на этот раз? Эксперт "Автоэлиты" окунулся в городскую среду отдыхающего мегаполиса, поездил по знакомым маршрутам и признал, что ждать третью версию Megane все же стоило.

Первое, что мы делаем, когда забираемся внутрь автомобиля, включаем обогрев – на улице совсем не французские 20 градусов ниже нуля. Итак, запуск двигателя от модной нынче кнопки "Start/Stop", и машина заурчала. Пока салон прогревается, есть время посмотреть на автомобиль со стороны.

Это уж точно не гоночный болид, но маневренный и в меру динамичный полноразмерный

автомобиль среднего класса. Внешне хэтч сильно отличается от предшественника. Передняя его часть похожа на недавнюю модель Fluence в линейке Renault, которая и заменила собой Megane II Sedan . Такие же длинные и заходящие на крылья и капот каплевидные фары, огромный темный "рот" воздуховода под номерным знаком, широко расставленные противотуманные фары, которые хорошо вписаны в дизайн, и, кроме того, не рискуют быть побитыми камнями с дороги, потому что "сидят" не так низко, как у некоторых других автомобилей этого же класса. Сзади Megan III Hatchback похож либо на многие автомобили сразу, либо сам на себя. Будем считать, что сам на себя. Гармонично смотрятся задние фонари, также заведенные на крылья, раздутые бока и внешне кажущиеся широко расставленные колеса, заднее стекло, стекающееся к огромному "ромбу" Renault, под которым красуется название модели, а также стеклоочиститель заднего стекла, который не мешает обзору с водительского места и внешне выглядит аккуратно. В самом низу по ободу, но широкой линией идет черная пластиковая защитная накладка на бампер, модная сегодня у городских авто, по краям которой расположены красные светоотражатели и противотуманный фонарь.

С боков линия остекления поднимается ближе к задней части автомобиля, и в целом

зона остекления выполнена в форме листа. Раздутые боковые двери, к сожалению, не дают в салоне видимого эффекта простора, но пассажир и водитель локтями друг об друга не трутся, даже если развалиться в сидениях, а для задних пассажиров весь "боковой" комфорт диктуется классом С. В нем, как ни крути, трем взрослым пассажирам все равно будет гораздо теснее, чем в седане бизнес-класса или если их там всего двое. А детям на заднем диване должно быть удобно даже в зимней одежде. А если плотненько усядутся, то теплее будет. Линия крыши не падает на задних пассажиров, потолок в салоне автомобиля ровный.

Кстати о тепле – салон прогрелся за пять минут. Настраиваем водительское сидение – долго не пришлось, все регулировки понятны, типичны для большинства автомобилей в этом классе и просты. Выстраиваю руль по высоте, по вылету (как и положено, две регулировки), регулирую боковые зеркала, салонное. Ремень безопасности. Всё, поехали!

Умная электроника не даст завести мотор без выжатой педали сцепления, при включенной передаче (чтобы не произошел рывок автомобиля). Если же машина поставлена на нейтралку, то придется нажать на тормоз. То есть все возможные ошибки при старте уже продуманы.

К педали сцепления привык с третьего "подхода", машина ещё новая, длинный ход пружины. Хороший синхрон с бензиновым двигателем 1,6 литров в 106 "лошадок" дает о себе знать. На первом же светофоре механическая коробка передач с сигналом "зеленого" бодро с пробуксовкой потянула машину по дороге вперед. Вторая, третья… При выборе передачи ошибиться и воткнуть пятую вместо третьей достаточно сложно, да и само включение передач четкое, без особых усилий, коробка сделана на высоком уровне. Коротким ходом КПП похвастаться не может, да он и не нужен здесь, не спорткар все-таки. На тахометре 3 тысячи оборотов, и 60 км/ч – соблюдаем скоростной режим. Разгон динамичный, двигатель лишнего не крутит, отдаёт все в полезную мощность. Ничего не брякает, не гремит. Хотя, вот, слышу стук! Нет, это пряжка на рюкзаке фотографа зацепилась за карабин ремня заднего пассажира. Поправили.

Снова тишина, комфорт, и двигатель в меру слышно, как и подобает автомобилю класса С. Тихо, но скучно. Включили магнитолу. Ее расположение осталось примерно в том же месте, регулировки просты и понятны: радио на 6 программируемых станций, CD/MP3-система, четыре динамика. Не хватает только управления магнитолой на руле для удобства. В качестве дополнительной опции в этом автомобиле установлена система Bluetooth с подрулевым джойстиком. Штука полезная, подключили телефон, попробовали позвонить – слышимость хорошая, сигнал держит.

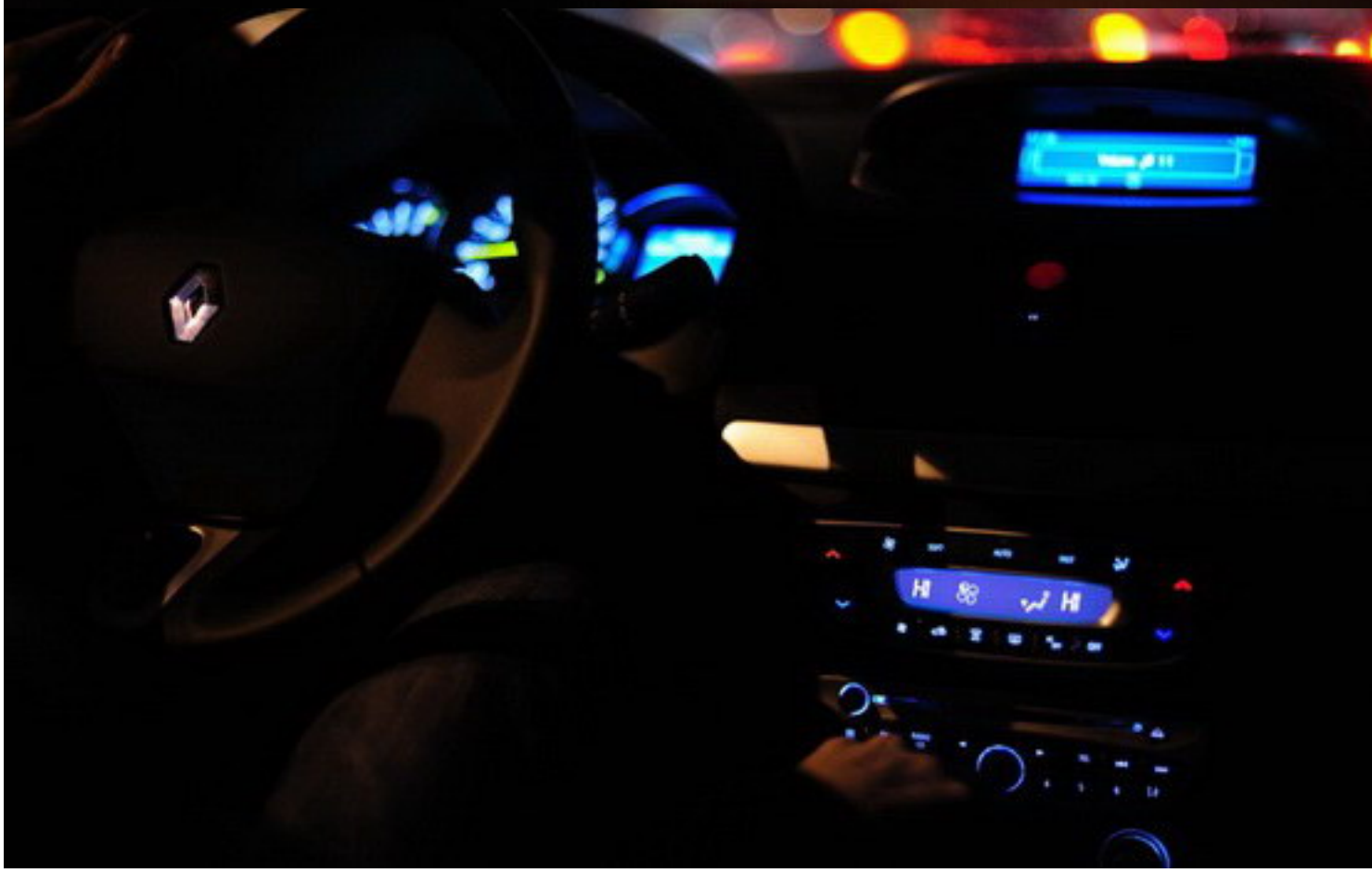
Направляемся в сторону ТЦ "МЕГА". По пути успеем постоять в пробке по Куйбышева, посмотрим как ведет себя "подопытный" в плотном городском потоке. Оказалось, неплохо. Тормоза цепкие – это важно; несколько раз пришлось убедиться, также ABS пришлась весьма кстати, когда один юный городской "гонщик" решил перестроиться. Пока стояли в пробке, внутри автомобиля стало уже жарко, печка с двухзонным "климатом" изрядно старается, для непредсказуемых уральских зим.

Миновали развязку Гурзуфская-Токарей, выходим на небольшую прямую. Слишком длинный хвост в очереди на повороте к "МЕГЕ", решаем ехать прямо, на трассу, там уже крутим до пятой передачи. При переключении небольшой приятный толчок в спину, и стрелка тахометра ложится на "двойку". 90 км/ч, мгновенный расход 4,0-6,5 л/100 км – достаточно экономично, и это при том, что машина прошла всего 200 километров, совсем не обкатанная. Потребляет бензин от 92-го до 98-го. У нас в баке 92-ой, и, как мы заметили, машина "ест" его достаточно умеренно. Кстати объем топливного бака на 60 литров, вполне хватит до Самары, например.

Прокатились немного по трассе, успев обогнать несколько автомобилей. Но мгновенного обгона здесь ожидать не стоит, автомобиль упакован все тем же мотором K4M, выдающим максимальный крутящий момент в 145 Н□м при 4250 об/мин (как с МКПП, так и с АКПП), что на наш взгляд немного странно, поскольку "Меган 2" выдает 151 Н□м при тех же 4250 об/мин. На трассе лучше будет переключиться на пониженную передачу и поддать больше газу. Разворачиваемся и набираем сотню практически с нуля. Сами не замеряли, но производителем на "механике" заявлены 11,7 секунд, хотя по ощущениям кажется быстрее (с АКПП указано 13,9 секунд).

[redacted]

206 km
206,4 km



## Плюсы Renault Megane III:

- Комфортная подвеска;

- Легкость в управлении;

- Хорошая шумоизоляция;

- Богатая "начинка".

## Минусы Renault Megane III:

- Мало места для взрослых пассажиров сзади;

- Невысокая скорость разгона до 100 километров в час.

**Технические характеристики Renault Megane III hatchback участвовавшего в тестдрайве** .

Автор обзора Антон Сахаров, издание "Автоэлита"