

Небольшой обзор модификаций Renault Safrane.

Технические характеристики, основные отличия, достоинства, недостатки и конечно кратко из истории этой модели.

В 1992 году состоялся дебют переднеприводного хэтчбека Renault Safrane, пришедшего на смену Renault 25. Новая модель высшего класса вошла в историю французского автопрома, как самая большая и роскошная представительница Renault. Специалисты и автолюбители высоко оценили такие достоинства этого автомобиля как изящный дизайн, высокий уровень комфорта, активной и пассивной безопасности.

Safrane изначально предлагался покупателям в богатой для своего времени

комплектации. Центральный замок с дистанционным управлением, полный электропакет, бортовой компьютер, счетчик пробега до ближайшего ТО, климат-контроль, ABS, гидроусилитель и ряд других элементов комфорта составляли базовый список оборудования.

Автомобиль отличается мягкостью в управлении. Подвеска хорошо фильтрует неровности дороги. Устойчивость на асфальте абсолютно сбалансированная. Кузов характеризуется высоким качеством и большим сроком службы.

Салон очень просторный, его задняя часть легко трансформируется и практична в эксплуатации. Первоначально модельный ряд включал два четырехцилиндровых инжекторных двигателя: рабочим объемом 2,0 и 2,2 л мощностью 107 и 110 л.с. Также на модель устанавливали их варианты с 12-клапанной головкой блока цилиндров, мощность которых достигала 135 и 140 л.с.

Самым мощным был 170-сильный 3,0-литровый V6, а самым экономичным - 2,1-литровый 90-сильный дизель, который с пятиступенчатой механической коробкой передач расходовал всего 7,8 л/100 км в городе. В марте 1993-го его дополнил 2,5-литровый турбодизель в 112 л.с., компанию которому составил 2,1-литровый турбодизель в 88 л.с.

Renault Safrane довольно часто предлагался с автоматической коробкой передач. На момент появления модели у французов не оказалось "автомата" собственной разработки, и они обратились за помощью к известному германскому производителю - компании ZF. Немцы предложили коробку серии AD4, которая уже использовалась на Volkswagen Corrado и на некоторых моделях Audi.

В ноябре 1993 года выходит версия Safrane Biturbo с бензиновым двигателем 3,0 л V6 мощностью 268 л.с.

Презентация данного автомобиля прошла во Франкфурте-на-Майне. И на то была причина. Дело в том, что при создании Safrane французы обратились за помощью к двум немецким авторитетнейшим доводчикам – Герберту Хартге (Herbert Hartge) и Гюнтеру Ирмшеру (Gunther Irmscher). Специалисты "Hartge" занялись разработкой системы двойного турбонаддува и адаптацией ходовой части в соответствии с новыми

характеристикам двигателя. В обязанности фирмы "Irmscher" входило внесение в дизайн автомобиля некоторых элементов "спортивности" и осуществление окончательной сборки.

Согласно проекту "Hartge", базовый 3-литровый двигатель V6 был оборудован двумя компактными турбонагнетателями, которые благодаря малой инерции турбин создают быстрое нарастание давления наддува. В результате максимальный крутящий момент 363 Нм (37 кгм) достигается при 2500 об/мин, а в диапазоне 2300-5000 об/мин величина крутящего момента составляет не менее 97% от максимальной. Двигатель развивает мощность 263 л. с. (193 кВт) при 5500 об/мин и обеспечивает автомобилю максимальную скорость 250 км/ч. С места до скорости 100 км/ч "Safrane Biturbo" разгоняется за 7,2 секунды.

Safrane Biturbo выпускается в двух вариантах оборудования и отделки – RXE и Baccara. По техническому уровню Safrane Biturbo опередил многих своих конкурентов. Ни на одном французском автомобиле не предлагается сразу столько передовых технологий: постоянно включенный привод на все колеса с вязкостной муфтой в качестве межосевого дифференциала, усилитель рулевого механизма с переменной (в зависимости от скорости) эффективностью, антиблокировочная система тормозов, задняя многорычажная подвеска с переменной характеристикой амортизаторов.

На Safrane Biturbo стоят легкосплавные 17-дюймовые колеса с шинами размером 225/45ZR17. В качестве стандартного оборудования предлагаются кожаная обивка, полированный шпон орехового дерева в отделке салона, запоминающие свои "места" водительское сиденье, рулевое колесо и зеркала заднего вида, синтезатор речи, сообщающий водителю о состоянии автомобиля, автоматическая климатическая установка, аудиосистема 4х20 Вт с проигрывателем компакт-дисков, сотовый радиотелефон (в исполнении Baccara), противоугонное устройство с дистанционным управлением, надувная подушка безопасности для водителя и прочее. Единственное заказное оборудование – это открывающийся люк в крыше.

В 1996 году Renault Safrane подвергли рестайлингу. Автомобиль получил новую гамму двигателей, ряд технических усовершенствований, изменения внешнего вида. За счет хромированной облицовки радиатора, новой передней и задней светотехники, аэродинамически более выгодного переднего интегрального бампера и видоизмененного капота Safrane приобрел несколько другой вид.

После обновления модели на Safrane начали устанавливать автоматические коробки передач японского производства. Хорошей альтернативой «автомату» служит 5-ступенчатая механическая КПП собственного производства. Она порадует приверженцев активного стиля езды.

Гамма двигателей: бензиновые 1,9 л 16 кл./136 л.с., 2,4 л 20 кл./165 л.с., 3,0 л V6/167 л.с., турбодизель 2,2 л 12 кл./113 л.с.

Подвеска Safrane. Передний McPherson подразумевает наличие амортизационных стоек и треугольных поперечных рычагов с вертикальными сайлент-блоками, присутствует стабилизатор поперечной устойчивости. Сзади поперечные рычаги, толкающие штанги, винтовые пружины, коаксиальные амортизаторы и все тот же стабилизатор. Ввиду того, что задняя подвеска Renault Safrane обладает так называемым подруливающим эффектом, схождение регулируется не только на передних колесах, но и на задних.

Подруливающий эффект - не единственная особенность подвески Safrane. Мощные и дорогие версии автомобиля оснащались весьма оригинальной пневморегулируемой подвеской.

Наряду с пружинами здесь использовались пневмобаллоны. В багажном отделении устанавливался компрессор и электронный блок, датчики которого отслеживали положение кузова автомобиля в данный момент. Так, если в автомобиле только водитель, он движется ровно, без проседаний и кренов. При загрузке багажом или пассажирами автоматика сама подкачает до нужного уровня амортизаторы, тем самым подняв автомобиль над дорогой. Основная задача пневматической конструкции подвески - поддержание постоянного дорожного просвета, позволяющего максимально комфортно передвигаться, в том числе и при прохождении поворотов.

На большинстве Safrane установлены дисковые тормоза на всех четырех колесах. Исключение составляют лишь редкие модификации с "малообъемными" двигателями, не оборудованные ABS - у них сзади тормоза барабанного типа.

В салоне все сделано для того, чтобы водитель и пассажиры не испытывали малейшего дискомфорта. И не важно, о чем заходит речь - об эргономике или просто эстетике

интерьера. После модернизации 1996 года салон Renault Safrane практически не изменился. Разве что немного другим стал руль с расположенным справа под пальцами пультом магнитолы, и кое-какие пиктограммы на кнопках были заменены на более внятные.

С 1995 года появилась фронтальная подушка безопасности. С 1997 года в пакет стандартного оборудования вошли встроенные в боковины передних сидений 10-литровые подушки безопасности, вполовину снижающие риск травмы при боковом ударе. Также появилась возможность заказать навигационную систему Carminat, однако поначалу в ее памяти хранились лишь подробные карты Франции.

Топ-версией Renault Safrane до 1996 года была Baccara, а после модернизации - Initiale.

В первые годы своего существования Renault Safrane имел полноприводную версию. В силу своей высокой стоимости она не имела большого покупательского спроса, поэтому после 1996 года было принято решение о прекращении выпуска полноприводных версий.

В 2000 году производство Renault Safrane было закрыто. Этому есть своё логическое объяснение. Выступая в одном сегменте с традиционно сильными "немцами", французские инженеры должны были предъявить миру нечто такое, что смогло бы привлечь к их новому творению особый покупательский интерес, но достойной замены в арсенале Renault не нашлось. Только в 2001 году компания представила модель Vel Satis, которая и является нынешним преемником Safrane.