

Небольшой тест-драйв автомобиля Renault Safrane.

Подробно рассказано о достоинствах и недостатках автомобиля. Немножко истории модели.

Большие, роскошные, мощные автомобили к восьми-десяти годам стоят столько же, сколько маленькие и экономичные. Тешить амбиции своих хозяев они перестают еще раньше - отсюда и многократное падение в цене. Renault Safrane - типичная жертва амбиций.

Этот самый большой Renault появился в январе 1992 года и заменил популярную модель "25". Как и любой другой автомобиль большого среднего класса (E), Renault Safrane был "игрушкой" для богатых. Кстати, специальный бронированный Safrane до сих пор стоит в гараже президента Франции. Но класс машины во многом определяет стоимость запчастей, о чем стоит помнить, покупая подержанный автомобиль.

Внешний обзор

Наперекор современному авангардному стилю Renault, старый Safrane был насквозь консервативным и потакал модному тогда биодизайну. Интересно, что к созданию облика Safrane приложил руку японец по происхождению Жоли Нагасима.

Renault Safrane - чистопородный хэтчбек с очень гармоничными пропорциями. Задние сиденья складываются, и объем для поклажи достаточный: 455/1360 л.

В октябре 1996 года Renault Safrane был модернизирован. Рестайлингу подвергли кузов, переднюю и заднюю оптику, обновили гамму моторов и, увы, перестали выпускать полноприводную версию Safrane.

Кузов, конечно, оцинкованный. Определенные сомнения вызывает качество окраски в районе передних колесных арок. Чтобы раз и навсегда решить проблему, повесьте брызговики. На некоторых автомобилях 1996-1997 годов левая стеклоочистительная щетка работает с заметным шумом.

Внутренний обзор



Список базовых комплектаций таков: RN, RT, RXE. Самый простой вариант RN неплохо оборудован. А уж рестайлинговый Safrane "в стандарте" имеет даже раздельный для водителя и переднего пассажира климат-контроль.

Совершенно эксклюзивная опция - передние сиденья Ergomatic с пневмоподушками, на некоторых автомобилях была система автоматической настройки рулевой колонки и зеркал в зависимости от положения водительского кресла.

Топ-версия Renault Safrane - Baccara (до 1996 года) и Initiale/Initiale Paris (после 1996 года). Мотор - только V6, пневматическая подвеска и соответствующее оборудование салона.

Но и в обычных версиях всяческой "электрики" навалом. Французская пресса давно наградила Safrane прозвищем "Двенадцать километров проводов". Все эти 12 километров требуют неусыпного надзора и постоянных финансовых вложений. Проводка во многих местах собрана в пучки по 5-6 кабелей, которые гниют одновременно. Например, грязь часто попадает на так называемую "косу" проводов, которые питают противотуманные фары. Больное место N2 - в салоне. Зимой под передними сиденьями скапливается снег, то есть вода. Контакты "закисают", и начинаются "фокусы" электроники.

Что касается материалов отделки салона, то здесь все соответствует классу автомобиля. Safrane - это вам не "тазик", и никакие панели не дребезжат даже в преклонном возрасте. Единичные неисправности связаны с распределением воздушных потоков системы вентиляции и неполадками датчика кондиционера на выходе из испарителя.

Под капотом



Renault Safrane до и после модернизации 1996 года - это две большие разницы. В первой половине своей конвейерной жизни на Safrane устанавливали 8 моторов, а во второй половине - только 4.

Бензиновые "четверки" первого поколения Safrane - с небольшими доработками, но аналогичные моторам Renault 25. Двигателей V6 было два. Более распространен атмосферный 170-сильный. Другая, 263-сильная версия Biturbo с двумя турбинами, существовала лишь с ноября 1993 года до сентября 1996 года. Мотор выпускался на

заводе немецкой фирмы Irmscher. Safrane Biturbo - настоящая полноприводная "пуля". И "кормить" ее нужно отборным 98-м бензином, по 15 л на каждую сотню городских км.

В 1996 году в гамме бензиновых моторов появился 2,5-литровый 5-цилиндровый двигатель, очень похожий на тот, что ставили на Volvo 850 (у шведов он, правда, числился как 2,4 л). Новый двухлитровый 136-сильный мотор также родом из Volvo. Только на S40 он имел турбонаддув. Новая 190-сильная "шестерка", опробованная прежде на Renault Laguna, тоже плод совместного творчества, но на этот раз с Peugeot-Citroen.

Общее требование для всех бензиновых моторов - своевременная замена ремней ГРМ (через 60 тысяч км) и натяжных роликов. С ремнями все понятно, а вот роликам нужно особенное внимание: они открыты для попадания воды и грязи.

Повышенного внимания требует система охлаждения. Абсолютно все бензиновые моторы на Safrane очень требовательны к качеству антифриза. Если заливать, то только фирменную жидкость (так называемый тип D). Любые другие варианты чреваты разрушением стальных трубопроводов и течами. С моторами Volvo еще сложнее: загниют еще и прокладки ГБЦ.

Дизельные версии Renault Safrane до 1996 года - два турбодизеля, 2,1 и 2,5 л. Первый известен довольно частыми отказами насоса системы охлаждения и утечками охлаждающей жидкости. Зато он использовался еще на Renault 25 и старом Espace и хорошо знаком автомеханикам.

В марте 1993 года появился 2,5-литровый двигатель производства Iveco. У него есть некоторые конструктивные особенности: картер расположен низко, а из-за большой массы автомобиля амортизаторы "живут" недолго. Некоторые владельцы Safrane 2.5 dT испытывали серьезные трудности с прокладкой головки цилиндров или с самой ГБЦ.

2,2-литровый 12-клапанный дизель, который устанавливали с 1996 года, на рынке встречается редко и считается особенно требовательным к качеству горюче-смазочных материалов.

Необходимо сказать еще о двух особенностях Renault Safrane на нашем авторынке. Первая - обилие газобензиновых автомобилей. Многие покупатели отдают им предпочтение, спасаясь от высоких цен на бензин. По меньшей мере это странно, ведь речь идет о 10-летних машинах, безусловно, купленных не для коротких загородных прогулок, раз уж было установлено ГБО. Достаточно взять калькулятор и посчитать, во сколько обходится текущее обслуживание (именно обслуживание, а не заправка) давно отслужившего свой срок газового оборудования на 10-летнем автомобиле с пробегом как минимум за 200 тысяч км. Если уж очень хочется, лучше установить новое ГБО самостоятельно.

Вопрос второй - таксомоторный. Дело в том, что, как Mercedes-Benz W124 в Германии, Renault Safrane был и остается самым любимым французским таксомотором. Подыскивая машину на нашем рынке, вы рискуете "попасть" на бывшее такси, особенно "газовое" или дизельное. Будьте бдительны, граждане!

Теперь о трансмиссии. Автоматические трансмиссии на дорестайлинговых Safrane - AD4 производства фирмы ZF (как на VW Corrado), а затем на все версии, кроме V6, начали устанавливать японские КПП (как на Volvo). "Автоматы" на Safrane оказались неудачными. Они весьма надежны, но рано или поздно любая коробка требует ремонта, а их практически невозможно отремонтировать.

Лучше - 5-ступенчатая "механика". Она тоже очень трудно ремонтируется, но замены масла в ней не требуется в течение всего периода эксплуатации. Что касается марки трансмиссионного масла, то здесь все зависит от типа применяемых синхронизаторов.

Полноприводные Renault Safrane (в версии Baccara) существовали только до 1996 года и выпускались малыми партиями.

Дороги ли дороги?

Скажем прямо, весьма дороги. Особенно если у вас Safrane с пневматической подвеской. Наряду с пружинами там использовались так называемые пневмобаллоны. Автоматика способна подкачивать амортизаторы, поддерживая постоянный клиренс. Плавность хода на высоте, и стоимость ремонта - тоже. Если уж покупать

"пневматический" Safrane, то только после 1996 года, когда система была усовершенствована.

Обычная пружинная подвеска Renault Safrane - вполне надежная и исключительно комфортная, хоть и с большими боковыми кренами. Задняя подвеска Safrane обладает подруливающим эффектом - схождение регулируется и на передних, и на задних колесах. Слабые места подвески - это подшипники ступиц (меняются вместе со ступицей), тяги стабилизаторов и опоры задних амортизаторов.

"Болезнь" рулевого управления - закисание карданного вала, из-за чего руль крутится то легче, то труднее. Рано или поздно это закончится поломкой кардана и всей рулевой колонки. Чтобы вал не закисал, его нужно смазывать на каждом ТО.

Вердикт

Renault Safrane - один из самых доступных автомобилей бизнес-класса на рынке second hand. Его главное достоинство - много роскоши за небольшие деньги. Отсюда и недостатки: уйма электроники, постоянно норовящей выйти из строя. Кроме того, слишком многие узлы на Safrane сделаны неразборными, а это значительно увеличивает стоимость запчастей.

Ценообразование

Максимальная цена Renault Safrane - 9 тысяч за машину 2000 года. Средняя цена автомобиля 1995 года выпуска - 4800 у.е. За эти деньги или дешевле можно найти разве что Ford Scorpio. Практически все остальные 9-летние автомобили бизнес-класса значительно дороже. Ближайшие конкуренты - Citroen XM, Opel Omega, Peugeot 605 - все они стоят около 5000 у.е. Идем в порядке возрастания цены: Chrysler/Dodge Stratus (5200-5500), Nissan Maxima (6500-7000), BMW 5 E34 (до 1996 года - 6500-7000 у.е.), Mazda Xedos 9 (7500), Mercedes-Benz W124 (до 1996 года - 8000-9000), Audi A6 (8500 у.е. в среднем), BMW 5 E39 (с 1996 года - от 9500 у.е.), наконец, Mercedes-Benz W210 (с 1996 года - от 11.000 у.е.). Таким образом, реальных конкурентов у подержанного Safrane немного. В первую очередь это "родственные" ему французские модели Peugeot и Citroen.