

Тест-драйв Renault Safrane.

Я бы характеризовал эту его следующим выражением: "Раскладываем автомобиль и его историю "по косточкам" или "по полочкам".

С появлением в 1910 году модели "40CV" марка Renault заняла главное место в гаражах властей предержащих. Ею пользовались все президенты Франции, и только в 60-х она временно сдала позиции добротному Citroen DS. Так уж получилось, что Renault тогда попросту не выпускала солидных автомобилей, а лимузин на базе ординарного Fregate Де Голлю, мягко говоря, не понравился (в отличие от Хрущева, с удовольствием ездившего на нем во время официального визита). Но больше таких пробегов не было, и уже без малого 20 лет лидерство Renault во французском сегменте "S" (европейский класс "E") незыблемо.

А чем хэтчбек хуже?

С конца 1992 года производственную программу компании Renault возглавляет Safrane, тот самый, на котором в ноябре 1996-го возили по Парижу Виктора Черномырдина, и которым до сих пор пользуется Жак Жирак (естественно, в бронированном спецварианте).

Автомобиль пришел на смену известной модели Renault 25, продержавшейся на

конвейере с 1983 года. Основное сходство "родственников" заключается в заложенной в них конструкторской идеологии - оба были собраны лишь в одном кузовном варианте: 5-дверного хэтчбека. Как говорят специалисты, это вполне логично. Почему, собственно, в бизнес-классе и не быть хэтчбеку, да еще так похожему на седан? Safrane действительно напоминает "седановскую" конструкцию, но только "лишь". Несмотря на кажущуюся 3-объемность, сзади у него не крышка багажника, а самая настоящая пятая дверь. Разве богатые покупатели не могут иметь громоздкого багажа, спросите вы. Конечно же, могут. И 465-литровый багажник подходит для этого как нельзя лучше. Однако выполнять роль семейного автомобиля, частенько выезжающего на дачу, Safrane изначально не предрасположен. Он сделан для того, чтобы человек мог свободного путешествовать или работать по дороге в офис, в случае, если его везет личный шофер. Лучше не портить и не царапать отличную отделку багажного отсека, в котором место чемоданам и кейсам, а не тумбочкам и холодильникам.

Появившись на свете в 1992 году, Safrane застолбил за собой вакантное место флагмана модельного ряда Renault. В Европе автомобиль был принят очень неплохо. В свои "золотые" времена он занимал 4 место по объемам продаж в своем классе, где позиционируются такие "корифеи", как Mercedes-Benz E-класса, BMW 5-й серии и Audi A6. В отличие от предшественников, Safrane пользуется до сих пор успехом во Франции, что и предопределяет высокую стоимость этого полноразмерного хэтчбека. На родине Safrane заслужил имидж автомобиля для чиновников, государственных служащих "высокого полета". Поэтому, как говорят, если вы ездите на Renault Safrane, причем в дорогой комплектации типа "Baccara" или "Initiale", это может служить определенным пропуском для проезда в места, куда, скажем, путь тем же "мерседесам" или "ауди" заказан.

Дольше, чем обычно



Знающие люди говорят, что за свою конвейерную жизнь автомобили Renault проходят две фазы омоложения. В случае с Safrane именно так и произошло. В его жизни было два основных периода: с 1992-го по сентябрь 1996 года и с октября 1996-го по октябрь 2000 года. Модернизация пятелетней давности пошла автомобилю на пользу. Он получил новую гамму двигателей, ряд технических усовершенствований, изменения внешнего вида. За счет хромированной облицовки радиатора, новой передней и задней светотехники (она еще стала и гораздо эффективнее - дальний свет "удлинился" на 30 см, а световой пучок стал шире), аэродинамически более выгодного переднего

интегрального бампера и видоизмененного капота с подштамповкой автомобиль в 1996 году приобрел несколько другой вид. Нельзя однозначно сказать, что он стал красивее - прежний дизайн также не вызывал нареканий. Как говорится, Renault большой, и его специалистам по маркетингу видней.

По меркам Renault, Safrane прожил долгую жизнь. Дело в том, что компания меняет свои модели с периодичностью раз в 6 лет. Наш же герой бороздил грешную землю более 8 лет, уйдя с арены лишь осенью прошлого года. Тому есть свое объяснение. Выступая в одном сегменте с традиционно сильными "немцами", французские инженеры должны были, по всей логике вещей, явить миру нечто такое, что смогло бы привлечь к их новому творению особый покупательский интерес. Расчет делался на потребителя, не желающего покупать немецкую "классику" и жаждующего чего-то более экстравагантного и оригинального. Два-три года назад, то есть к шестилетию существования на рынке Safrane, достойной замены этой модели в арсенале Renault не было. Более того, менеджеры компании даже подумывали о том, а не уйти ли им вовсе из европейского класса "E". Мол, зачем играть на одном поле с сильными соперниками, заведомо зная о своем проигрыше?

В то же время, говорить о том, что инженеры Renault сидели сложа руки не приходится. Отправив Safrane на пенсию с неофициальным двухлетним опозданием, французы все же подготовили своему "полководцу" достойную замену. На Женевском автосалоне этого где Renault представила интереснейшую во всех отношениях модель Vel Satis, которая и является нынешним преемником Safrane. Имел очень оригинальный внешний вид с узнаваемыми в нем чертами хэтчбека, автомобиль имеет самый большой в своем классе салон, богатое оснащение и уже завоевал самые лестные отзывы потребителей и специалистов. В разработке Vel Satis велика роль главного дизайнера компании Renault Патрика Ликемана, который четко следовал идеологии настоящей французской классики с новой концепцией автомобиля, отличающегося от традиционных автомобилей сегмента "E". Европейские продажи Renault Vel Satis запланированы на конец 2001 года, и тогда у всех появится реальная возможность сравнить новинку со своим "высокопоставленным" предшественником.

Пневмоподушки на страже комфорта

Обычный "гражданский" Safrane, метко названный журналистами "танцующий металл", собран без видимых недостатков, что, впрочем, совсем не страхует от возможных неисправностей и дефектов. В салоне все сработано для того, чтобы водитель и пассаижры не испытывали ни малейшего дискомфорта. И не важно, о чем заходит речь - об эргономике или просто эстетике интерьера.

Renault 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, ГУР и ряд других элементов комфорта составляли базовый список оборудования.

После "косметической операции" 1996 года салон Safrane практически не изменился. Разве что немного другим стал руль с расположенным справа под пальцами пультом магнитолы (вспоминается Megane), и кое-какие пиктограммы на кнопках были заменены на более внятные. 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, от которых "инородцам" проку было мало.

Renault Safrane отличался и такими опциями, которыми в то время не могли похвастаться другие автопроизводители (за исключением разве что Chrysler). Речь идет о сиденьях типа "Эргоматик". Помимо обычных регулировок с сервоприводами, они оснащались 7-ю (!) встроенными пневмоподушками, подкачивая или сдувая которые простым нажатием клавиш можно добиться идеальной посадки.

Фронтальную подушку безопасности на Safrane в стандартном исполнении начали монтировать с 1995 года. Поэтому не стоит удивляться, если за такой же автомобиль, но выпущенный годом раньше, могут попросить подороже. Ведь тогда аэрбег устанавливали за доплату, хотя его состояние от этого лучше не стало, и в случае соответствующего загорания индикатора на панели подушку нужно срочно проверить и, возможно, заменить. А удовольствия это далеко не из дешевых.

Renault Safrane выпускался в двух самых дорогих версиях исполнения. До 1996 года - это "Baccara", после модернизации - "Initiale". Топ-комплектации отличались наличием кожаного салона, сидений типа "эргоматик", двигателя V6, пневмоподвеской, обивкой "под дерево", радиотелефона стандарта GSM и прочими элементами повышенного комфорта.

Двенадцать километров проводов

Надо сказать, что Safrane может быть сильно загружен всевозможным электрооборудованием, которое требует к себе определенного внимания и ухода. Так, под передним сиденьем очень много находится электроблоков (не только регулировки кресел), которые в осенне-зимний период эксплуатации автомобиля просто-напросто заталиваются водой или растаявшим снегом, занасенными в салон на обуви. Поэтому совсем нелишни будет запастись на зиму так называемыми ковриками-"корытцами".

Сбои в работе электрики характерны преимущественно для машин до 1996 года выпуска, и связаны они с закисанием и отгниванием контактов проводов. Наименьшую сопротивляемость сырости и влаги проявляет "коса", которая идет на противотуманные фары. На имеющийся здесь разъем частенько попадает вода, в результате чего, включая "противотуманки", вы обнаруживаете, что начинают работать стеклоочистители или что-либо другое.

Многие соединения элекропроводов у Safrane сделаны в виде так называемых обжимов, которые обычно связывают 5-6 проводов. В этих обжимах нередко происходят потери электроконтактов, ведущие за собой перебои в подаче тока на те или иные приборы, датчики и т. п. Как свидетельствуют специалисты автосервиса, эти контакты трудны для диагностирования, и работа занимает у электриков очень много времени. В самой компании модель Safrane называют "Двенадцать километров проводов", указывая на обилие элементов электрооборудования. Поэтому уход за ними должен быть постоянным, а устранение неполадок своевременным.

Российские дорожные условия и петербургская сырость способны оказать свое негативное воздействие на состояние "железа" Safrane. Особенно страдают колесные арки автомобилей, выпущенных в первые 2 года. Несмотря на то, что кузов оцинкован, краска в этом районе зачастую быстро "сбивается", обнажая белый металл. Поэтому, покупая такую машину, желательно сразу установить брызговики. На более "свежих" автомобилях технология окраски была усовершенствована, и проблема автоматически исчезла.

<p2>Наследники "25" и силач Biturbo

Чтобы подогреть к Safrane должный покупательский интерес, инженеры Renault

предложили для комплектации несколько вариантов двигателей, разного объема и разных возможностей, в поперечном расположении.

Если говорить о бензиновых модификациях, до 1996 года здесь превалировали моторы заводской серии "J" - 2-литровый J7R и 2,2-литрвоый J7T. Первый перекочевал с Renault 25 с небольшими доработками, в частности, в системе впрыска. Двигатель предлагался как в 8-клапанном варианте, так и в 12-клапанном. Имея мощность 110 л. с. и 115 л. с. соответственно, J7R оказался заметно слабоватым для почти полуторатонной машины, и поэтому большого распространения не нашел, за исключением радикально экономичных европейцев.

Наиболее "ходовым" силовым агрегатом оказался 2,2-литровый J7T, также предлагавшийся в версиях с 8- и 12-ю клапанами. Последняя встречается чаще, так как выдаваемая этим мотором мощность от 120 до 130 л. с. (в зависимости от страны-поставщика) оказалось достаточной, чтобы придать автомобилю хорошую динамику и более-менее приемлемый расход топлива (11-12 л/100 км в условиях города). Поначалу считалось, что строительство 12-клапанных двигателей - путь тупиковый. Однако мотором J7T, появившемся еще в конце выпуска модели "25", компания Renault доказала ошибочность этого суждения. Двигатель получился эффективным и достаточно надежным. Во всяком случае, примеров бесперебойной работы французского "двенадцатиклапанника" на протяжении 300 тыс. км и более предостаточно.

Самым мощным был 170-сильный 3-литровый V6 (Z7X). Для начала 90-х годов данная мощность считалась неплохой. Она придавала автомобилю приличные динамические качества, однако серьезно била по кошельку автовладельца, поскольку расход топлива в городе увеличивался до 15 л/100 км пути. В ноябре 1993 года Renault выпускает высокомощное исполнение Biturbo с двигателем 250 л. с. По сути, это тот же Z7X, но с двумя турбинами малой инерции. Подобная конструкция позволяла избежать так называемого "турбопровала" (заметно вялый разгон) и превращала автомобиль в своеобразную "пушку". По данным дилерского центра Renault, Safrane в версии Biturbo в России - считанные единицы.

Все вышеназванные моторы вполне лояльно относятся к употреблению "девяносто второго" бензина. Предписания же завода-изготовителя касаются А-95, что в целом оправданно. Именно на этом сорте Safrane способен продемонстрировать заложенные в его конструкцию технические показатели. К тому же это будет способствовать сбережению топливной системы (насоса, форсунок и т. п.), которая прослужит довольно

долго.

Надо сказать, что двигатели серии "J" как таковых врожденных недостатков не имеют. Исключение могут составить разве что натяжные ролики, приводных ремней. Они открыты, а потому подвержены воздействию агрессивной среды. Моторы серии "Z" очень требовательны к качеству используемого антифриза. Заливать следует только фирменную жидкость (так называемый тип "D"), продающуюся в дилерской сети Renault. Применение какого-либо другого антифриза ведет к ускоренному сгниванию стальных трубопроводов системы охлаждения, соединяющих водяной насос с блоками цилиндров, и их дальнейшей течи. Не зная об этой особенности, неквалифицированные механики СТО думают, что это течь помпы. Замена трубок - занятие долгое. Чтобы добраться до них, необходимо снимать все навесное оборудование двигателя. Так что дешевле заправлять фирменным антифризом.

Что касается такой важной операции, как замена ремня ГРМ, она должна производиться в российских условиях через каждые 60 тыс. км. Если этому не придать должного внимания, на всех двигателях, кроме 8-клапанного J7R, не избежать загиба клапанов.

Двигатели серии "J" (2,0 л и 2,2 л) сконструированы по классической схеме: у них картер находится отдельно от блока, из-за чего мотор приобретает определенную "жесткость". Поэтому замена вкладышей без снятия двигателя весьма проблематична.

Дизель любит защиту

Дизельные версии для Renault Safrane всегда пользовались популярностью у покупателей. На машинах до 1996 года выпуска использовались моторы рабочим объемом 2,1 л (J8S) и 2,5 л (S8U). Первый мотор в турбоварианте - старый, присутствовал на моделях Renault 25, Espace и в общем-то неплохо знаком механикам вне дилерской сети. Дизель характеризуется приемлемым расходом топлива (около 8 л/100 км), однако, имея около 100 л. с., оказался не достаточно мощным.

2,5-литровый силовой агрегат - производства Iveco. Двигатель - "длинноходный", поэтому его картер расположен низко над дорогой. Кроме того, он тяжелый: если не в порядке амортизаторы, и автомобиль, что называется, клюет "носом", установка стальной защиты картера обязательна. Поддон стальной и не пробивается, а лишь

подминается. Между приемной трубкой маслонасоса и поддоном картера фактически нет пространства, в результате чего мотор начинает испытывать масляное голодание. От него страдают, в первую очередь, шестерки нижней части механизма газораспределения. Они моментально разрушаются, и двигатель "клинет". Интересно, что признаков этого почти не наблюдается: лампочка гаснет, давление в системе вроде как развивается, но количества заканчиваемого в нее масла крайне недостаточно. Так что, если вы почувствовали удар по поддону картера, не рискуйте эксплуатировать автомобиль дальше, а внимательно осмотрите поддон и при необходимости обратитесь на автосервис. В обратном случае ремонт системы может вылиться в копеечку.

За помощью - к Volvo

Как мы уже говорили, в 1996 году гамма силовых агрегатов Renault Safrane поменялась полностью, за исключением сохранившегося 3-литрового Z7X. И здесь французская компания поступила очень нехарактерно для себя. Являясь производителем и продавцом двигателей для нужд других компаний, инженеры Renault приняли решение закупать моторы для Safrane у Volvo. Известно, что в 1994 году Renault и шведская компания должны были подписать соглашение об альянсе, в котором каждая фирма должна была выступать в качестве равноправного партнера. Однако слияния не произошло по инициативе Volvo, которая, кстати, позже вынуждена была войти в состав Ford Motor. Тем не менее, нити сотрудничества между французами и шведами сохранились, и, как мы уже сказали, Renault начала закупать в Скандинавии силовые агрегаты, которые многим известны по модели Volvo 850.

Надо заметить, что 4-цилиндровый 136-сильный двигатель объемом 2,0- и 2,5-литровый 5-цилиндровый мотор мощностью 170 л. с. не полностью идентичны шведским аналогам, а были модифицированы конкретно под Safrane. "Вольвовские" двигатели, как и их более старые "реновские" собратья, очень требовательны к качеству антифриза. Если охлаждающая жидкость, как говорится, "прости, Господи", в миг загниют прокладки головки блока цилиндров. Посему, если вы обнаружите, что вместо светло-зеленого антифриз стал бурым, примите это как сигнал к его замене.

Когда руководство Renault приняло решение несколько повременить с заменой Safrane, вернуть модели покупательский интерес призвана была 3-литровая 210-сильная "шестерка" L7X. Двигатель этот уже был испытан на Laguna I и проявил себя очень неплохо. С той же Laguna на Safrane перекочевал 2,2-литровый дизель J8T. Прямо скажем: редкий мотор. Изготавливался в расчете на то, что будет использоваться во французских такси, поскольку имеет небольшой расход топлива и приемлемую (115 л. с.) мощность. В настоящее время устанавливается на новой версии Renault Laguna.

С "механикой" надежнее

Как и положено добротному автомобилю европейского сегмента "E", 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 АКПП - компании ZF. Немцы предложили коробку серии AD4, которая уже использовалась на Volkswagen Corrado и на некоторых моделях Audi.

Несмотря на громкое имя производителя, АКПП оказалась неудачной и малонадежной. Рано или поздно немецкий "автомат" потребует ремонта, что исключено. Коробка изначально не подлежит ремонту (за исключением 1-2 блоков), даже в условиях дилерской сети. Поэтому официальные продавцы Renault рекомендуют воздержаться от покупки машин с АКПП до 1996 года выпуска.

После обновления модели на Safrane начали устанавливать автоматические коробки передач японского производства, известные еще по моделям Volvo. Как и немецкие AD4, эти АКПП также не подлежат ремонту. Особых нареканий в их адрес нет, единственное, надо всегда помнить о бережном к ним отношении. Для мощной версии Z7X после 1996 года сохранилась старая коробка ZF с некоторыми доработками. Однако, особого восторга у автомехаников и специалистов она не вызывает.

Хорошей альтернативной "автомату" может стать 5-ступенчатая механическая КПП собственно производства (серия "PK"). Она сильно порадует приверженцев активного стиля езды. Коробка в принципе не требует замены масла в течение всего периода эксплуатации. При больших пробегах КПП может подавать признаки подтеков смазки, однако это не смертельно и, как говорится, вполне естественно. Что касается типа заливаемого масла, все зависит от вида применяемых синхронизаторов. Как показывает практика, большинство механических КПП Safrane используют трансмиссионное масло серии "TRZ".

Контролировать уровень масла в коробке надо обязательно. КПП не ремонтируется, поскольку не предусмотрена распрессовка валов. С них не снять ни шестерни, ни подшипники. В случае каких-либо серьезных неисправностей коробку придется полностью менять. О надежности фирменной "реновской" "механики" говорит пример, когда на одной из рядовых СТО в КПП по каким-то причинам забыли залить новое

масло, и в таком "сухом" варианте коробка прошла более 500 км!

Для полного описания особенностей трансмиссии следует сказать, что Renault Safranев в первой фазе своего существования имел полноприводную версию. Ничем сверхординарным схема "4x4" не отличалась. Несколько необычным выглядел разве что вал, передающий крутящий момент на задние колеса. Для снижения массы и уменьшения крутильных колебаний он был выполнен из углепластика.

Полноприводные Safrane, в силу своей высокой стоимости, не имели большого покупательского спроса, поэтому после 1996 года было принято решение о прекращении их выпуска. В Петербурге, по некоторым данным, есть несколько экземпляров версии "4x4", однако не так много, чтобы можно было детально и объективно судить о столь нехарактерной для флагманского автомобиля модификации.

Рулевой кардан требует смазки

О взаимоотношениях "водитель-дорога" применительно к Renault Safrane можно говорить по-разному. Коллеги-журналисты из ведущих европейских специзданий, опробовавшие Safrane первых годов выпуска, резюмировали: "автомобиль для пассажира, "ватный" руль, мягкие педали, по-американски задумчивый "автомат"... А вот их оценка модернизированного Safrane образца 1996 года: "автомобиль показался очень даже неплохим, разве что подвески остались не в меру вальяжными: с поперечными кренами кузова стабилизаторы справляются, но длинные волны могут привести к нежелательным раскачкам..."

Отзывы, основанные на личных ощущениях журналистов от езды на Safrane, прямо-таки скажем, немного очков дают в актив автомобиля. Однако существует и другое мнение по поводу управляемости Safrane, и также озвученное европейскими представителями специализированных СМИ. Около года назад по их инициативе во Франции был организован сравнительный тест "одноклассников", в котором участвовали Mercedes-Benz E-класса, BMW 5-й серии и, естественно, Safrane. По итогам испытаний Renault продемонстрировал (и это признали журналисты) лучшую из всех трех машин управляемость. И это при том, что "француз" не был оборудован системой стабилизации.

Оставив дебаты в стороне, посмотрим, как ведет себя рулевое управление Safrane в

непростых дорожных условиях России. Конструкция рулевого обычная - рейка и гидроусилитель с возможностью менять усилия на руле в зависимости от скорости движения автомобиля (электроника регулирует сечение клапана). При щадящих условиях вождения рейка способна безо всяких проблем "отходить" до 150-200 тыс. км. Особенность рулевого управления - закисание карданного вала, которое приводит к заметному изменению усилия при вращении руля (то легче, то тяжелее). Это явление не нормальное и вполне может привести к выходу из строя кардана, а впоследствии и всей рулевой колонки. Чтобы вал не закисал, его необходимо периодически (на каждом ТО) смазывать, что делается крайне легко и быстро. Рулевые наконечники служат в среднем от 50 до 80 тыс. км пробега.

В плане предпочтения покрышек Renault Safrane не привередлив - может ездить и на 14-дюймовых колесах, и на 15-дюймовых (195/65 R15). В зависимости от типа двигателя, диски могут иметь как 4 болта крепления, так и 5. На большинстве машин дисковые тормоза установлены на всех четырех колесах. Исключение составляют лишь редкие модификации с "малообъемными" двигателями, не оборудованные ABS - у них сзади тормоза барабанного типа. Если на вашем Safrane задние тормоза дисковые, помните, что хотя бы раз в неделю следует поработать "ручником". Закисшие суппорта расходить не представляется возможным, и их приходится заменять. Задний подшипник меняется вместе со ступицей, поскольку данная конструкция неразборного типа. Тормозные колодки служат не слишком долго: передние - в среднем 15-30 тыс. км, задние - несколько больше. Это и понятно, если вспомнить о почти полуторатонной массе автомобиля.

Без явных недостатков

Ввиду того, что задняя подвеска Renault Safrane обладает так называемым подруливающим эффектом, схождение регулируется не только на передних колесах, но и на задних. Тяги, которые, собственно, регулируют схождение задних колес, со временем могут закисать. Поэтому при прохождении планового ТО их нужно расхаживать и смазывать. Если не делать схождение, автомобиль потеряет эффективность управления, начнется неравномерный износ авторезины.

Подвеску Safrane в автосервисе характеризуют как вполне удачную и надежную. 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.

Как утверждают специалисты СТО, даже на неадаптированных к российским условиям автомобилях сайлент-блоки, шаровые опоры (меняются отдельно от рычагов) и некоторые другие элементы передней подвески служат более 100 тыс. км пробега, что весьма неплохо. Чаще всего подвержена износу тяга, соединяющая стабилизатор поперечной устойчивости и амортизатор и представляющая собой стальной штырь с двумя шарнирами на конце. Практика показывает, что эта "болезнь" характерна для всех автомобилей, имеющих аналогичную тягу. Срок ее службы составляет в среднем 30-40 тыс. км.

Сзади характерной "болячкой" Safrane является износ опор амортизаторов, которые могут прослужить 70-80 тыс. км. Причем, задние опоры выходят из строя гораздо чаще, чем передние. Определить, что они близки к своей недееспособности, нетрудно - достаточно обнаружить в верхней части амортизаторов грязь или услышать характерный стук. Сами амортизаторы служат никак не менее 100-120 тыс. км. На заводе устанавливают газовый вариант низкого давления, поэтому при замене отслуживших свой срок изделий лучше предпочесть фирменные. Винтовые пружины, в отличие от тех, что устанавливались на модель Renault 25, не проседают и не ломаются.

Настройте амортизаторы

Подруливающий эффект - не единственная особенность подвески Safrane. Мощные и дорогие версии автомобиля оснащались весьма оригинальной пневморегулируемой подвеской. Наряду с пружинами здесь использовались так называемые пневмобаллоны. В багажном отделении устанавливался компрессор и электронный блок, датчики которого отслеживали положение кузова автомобиля в данный момент. Так, если вы едете один, автомобиль, естественно, движется ровно, без проседаний и кренов. При загрузке машины багажом или пассажирами автоматика сама подкачает до нужного уровня амортизаторы, тем самым подняв автомобиль над дорогой. Тем самым у владельца такого "пневмо-Safrane" всегда есть возможность изменить настройку амортизаторов, сделав подвеску более жесткой и, если так правомерно сказать, спортивной. Основная задача пневматической конструкции подвески - поддержание постоянного дорожного просвета, позволяющего максимально комфортно передвигаться, в том числе и при прохождении поворотов.

Надо сказать, что подобная схема не нова. С теми или иными модификациями она реализована на Mercedes-Benz S-класса последних годов выпуска. Пневмобаллоны нередко использовались "американцами". В отличие же от заокеанских моделей, у Renault Safrane пневматика активно взаимодействует со всеми четырьмя амортизаторами.

К большому сожалению, пневморегулируемая подвеска, устанавливавшаяся на первых Safrane, плохо подходит для эксплуатации в России. Баллоны рвутся, подвеска перестает выполнять свои функции, "роняя" автомобиль на одну сторону. Благодаря наличию задних пружин, "упавший" Safrane все же способен худо-бедно передвигаться на брюхе, а значит, доехать до ближайшего фирменного сервиса. Сотрудники дилерской сети не советуют покупать подобные версии. Опыт показывает, что владельцы "пневматических" модификаций Safrane рано или поздно, но пересаживаются на обычные в нашем понимании автомобили.

После модернизации 1996 года пневмоподвеска была усовершенствована, и в Россию начали поставляться добротные адаптированные версии, явно заслуживающие покупательского интереса.

Андрей Иванов, 2001 г.