

# ДИСКОНТ НА «АВТОМАТ»



Пятидверный хэтчбек В-класса Sandero, как и его хорошо известный прототип седан Logan — на сегодня один из самых востребованных автомобилей в России. В ближайшее время, с вводом на полную мощность второй линии на «Автофрамосе» выпуск достигнет 80000 автомобилей в год что, возможно, позволит несколько снизить ажиотаж — на сегодня очередь на покупку растянулась до марта.

При базе от Logan у Sandero собственный кузов, а длина и база уменьшены соответственно на 230 и 40 мм. Оформление салона, двигатели и подвеска (правда, различаются настройки) так же идентично Logan. Цены на базовые версии, в зависимости от комплектаций, от 338,1 до 482,1 тыс. руб. (стоимость дополнительных опций в верхней комплектации может достигать 68 тыс. руб.). Линейка двигателей так же идентична Logan — 1,4 л. (75 л. с.), 1,6 л. (84 л. с., 8 клапанов) и 1,6 л. (102 и 103 л. с., 16 клапанов). Коробок передач теперь две — к механической 5-ступенчатой добавился четырёхступенчатый гидроавтомат с ручным режимом (доработанный агрегат от Megane). Автомат имеет ручной режим работы с автоматическим понижением передач в зависимости от скорости автомобиля. Автомат устанавливается только на «средней» и топовой версии (Expression и Prestige) с наиболее мощным двигателем. Нам на тест достался самый дорогой «автоматический» Sandero, который в числе прочего имел 15-дюймовые легкосплавные колеса, бортовой компьютер, кондиционер и аудиосистему. Цена такой версии — 482,1 тыс. руб.

## ЧЕЙ ТУФЛЯ?

Уже знакомый по недавнему тесту Sandero вновь вызывает положительные эмоции одним лишь своим видом, а вот в сущности новой его коробки придётся разобраться. Простой как отечественная «Классика» и бюджетный как сельская школа, хэтчбек задаёт тон направлению новых недорогих универсальных автомобилей. А они никогда не останутся в стороне.

Отдавая должное изумительной манёвренности этого коротыша вкупе с прекрасно «читаемыми» габаритами, готова признать за ним право держать многомесячные очереди. Ведь разве приятная внешность, оптимальные для наших условий технические характеристики и гуманная цена — не те три кита, на которых держится успешность модели на рынке?

Впрочем, не всё так радужно. Очередная встреча лишь убедила в предыдущих замечаниях (справедливости ради — отнюдь не критичных): снос задней оси, излишняя шумность двигателя. И, наконец, объект пристального внимания и вождения некоторых автолюбителей — АКПП. Именно из-за такого поведения автоматических коробок в Интернет-среде популярна ироничная характеристика — «ватомат». Нет, трансмиссия, конечно, не плоха, да и взята с достойного донора, но под тоскливый разгон впору уснуть. В общем, драйверски настроенных водителей ждёт весьма немалое разочарование.

И несмотря на всю безоговорочную скуку, казённость, царящую в салоне, на бюджетность, сквозящую из всех щелей (кстати, последние не «играют» — зазоры как внутри, так и снаружи ровные), Sandero не лишён очарования.

Будь посимпатичнее, «почеловечнее» интерьер в довесок к приятным линиям кузова и автомобиль действительно соответствовал бы целевой аудитории — молодые активные горожане вставали бы в очередь за новеньким Renault «веселеньких расцветок».

Юлия БАБАК



В знакомом интерьере Sandero, а равно и Logan, селектор АКПП выглядит непривычно, но вполне естественно

## АППЕТИТ

Давайте только сразу условимся: рассуждать в очередной раз о достоинствах и недостатках внешности, о плюсах и минусах салона, а также о поразительных способностях подвески «стелить» весьма неплохую дорогу там, где ее по сути и нет, я не буду. Зачем? — все эти нюансы и особенности румынско-французских бюджетников давно известны и обсуждены на сто рядов. А вот АКПП тут — в новинку...

Аппетит, как известно, приходит во время еды. Или езды — если мы говорим о водительском аппетите. Конечно, «автомат» не сделал из фаст-фудного Sandero деликатес для искушенного драйвера: коробка без фанатизма перебирает передачи, с ленцой реагирует на кик-даун и без энтузиазма поддерживает активную езду. Но и с включением высших передач тоже не торопится, что скорее плюс, чем минус. К тому же тут есть и ручной режим. А главное, эта коробка предсказуема в своем поведении, чего от бюджетного автомобиля ожидаешь меньше всего. В результате у меня даже стал просыпаться водительский аппетит! И я вновь начинаю обращать внимание на то, что руль туговат и малоинформативен, что эргономика на водительском месте оставляет желать лучшего, и что...

Впрочем, к черту придирки! Sandero вместе с Logan на сегодня едва ли не самый доступный новый автомобиль с «автоматом» на российском рынке, и уже из-за этого на многие не... нет, даже не недостатки, а скорее особенности этих машин, можно и нужно закрыть глаза. А еще лучше — заострите внимание на достоинствах: поверьте, у Sandero они есть, и совсем даже не условные — одна аппетитная в своей безразличности к нашим «дорогам» подвеска чего стоит!..

Алексей СТЕПАНОВ

## ПРАВИЛА ПОДХОДА

Был просто Sandero, стал Sandero с автоматом — что изменилось? Ничего: шумненький, с непритязательной отделкой, с «зажатым» рулем и весьма своеобразной эргономикой — все то же самое. Но наличие автомата само по себе ставит машинку в строй практически хэтчбеков, у которых есть подобный выбор двигателей и трансмиссии.

Например, такой Sandero теперь может поспорить с Fusion. По вместительности он уступает «Форду» немного, по исполнению интерьера и общему удовольствию от вождения уже заметней, но утилитарный класс компактков не особо то «гоняется» за утонченностью в управляемости. А вот цена решает многое! Fusion с 1,6 и классической АКП, как ни крути прочий набор опций, выходит доро-

## НОВЫЕ СТАНДАРТЫ

Среди производителей массовых автомобилей давно стало нормой: сначала «автомат» получают более мощные и оснащенные версии той или иной модели. А уже затем, под давлением спроса и конкуренции, АКП «уходит в народ». Похоже, «автоматическая» мода дошла и до бюджетного сегмента.

Для Renault этот прорыв совершил новый Symbol, для которого «автомат» можно заказать в любой комплектации. Sandero же по определению более «продвинутой» и «молодой», поэтому «автомат» ему полагается в первую очередь, хотя и не во всех версиях.

Судя по ощущениям, с такой трансмиссией автомобиль не сильно потерял в динамике, зато заметно прибавил в комфорте. По крайней мере, не совсем удобного рычага МКП, вкуче с легковесной педалью сцепления, здесь больше нет. Зато сохранилось все то, что меня так привлекает в паре «Logan — Sandero»: вместительный салон и багажник, отличная плавность хода и тяговитость 16-клапанного мотора. После этого меня уже не так беспокоят слегка шумноватая работа подвески и некоторые причуды в салонной эргономике.

Если отбросить более доступные модели, то в лице Renault Sandero мы получаем весьма неплохую альтернативу тем же Vitz или March. Добавлю и то, что дилеммы «автомат» или хорошее оснащение» наконец-то больше не существует. По крайней мере, у Sandero есть привлекательные (фиксированные) по оснащению и цене версии с АКП.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН

Поэтому «автоматный» Sandero имеет все шансы отбить на себя покупателей, тем более дизайн автомобиля в целом вполне неплох. В этом случае его покупатели не должны: ждать от коробки быстрой и плавной работы, надеяться на легкое ускорение, особенно на трассе в гору, и рассчитывать на экономичность уровня «механики». Зато могут быть уверены, что с «приходом» автомата ушла проблема низкоинформативной настройки педалей и рычага КПП, и ездить по городу теперь можно абсолютно свободно, особенно если спокойно. А еще могут заирать нос перед владельцами тех же Fusion за более мягкую и при этом энергоемкую подвеску, которая обещает держать удары даже с груженой машиной.

Василий ЛАРИН



Ради удешевления в приборный щиток не стали добавлять отдельную «цепочку» указателей работы режимов АКПП: эту функцию вынесли на информационный экран — справа от указателя уровня топлива



Основные особенности и недостатки эргономики Sandero и Logan с появлением АКПП никогда не делись и к ним по-прежнему необходимо привыкать



Селектор АКПП в Sandero имеет даже ручной режим, но выглядит, как и сам автомобиль, бюджетно



Дополнительный отсек для мелочи и подсветка в бардачке воспринимаются почти роскошью. Впрочем, автомат тоже не базовая опция



На «автоматических» версиях Logan и Sandero 16-клапанный 1,6-литровый двигатель выдает 103 л.с. — на 1 лошадиную силу больше, чем на машинах с МКП



Будь кнопка пониже, было бы удобнее открывать багажник



Глушитель поднят высоко и зацепиться им за бордюр маловероятно



Фиксированная проушина пусть и бросается в глаза, зато не потеряется, да и так удобнее



Из-за укороченной колесной базы в салоне Sandero места для ног задних пассажиров стало меньше, однако все равно задний диван здесь один из самых просторных в В-классе



Сварной шов, идущий по порогу в проемах задних дверей (на фото слева), выглядит неэстетично и требует установки декоративных накладок — как это сделано спереди



В багажнике Sandero нет ни дополнительных отсеков, ни полочек, ни сетель для крепления груза. Но есть полка, прикрывающая багажник сверху, и внутренняя ручка, помогающая закрыть дверь. При раскладывающейся задней спинке скромные 320 литров багажного отсека увеличиваются до 1200

## ЧТО НАДО ДЛЯ СЧАСТЬЯ?

Проехав на Sandero несколько десятков километров понял — автомобиль явно заслуживает внимания.

Автомат повышает комфортность езды и увеличивает удовольствие от управления автомобилем. На второй план отходит некоторая шумность работы двигателя. В некоторых случаях она даже в удовольствие. Нажал на газ — и автомобиль, солидно повысив голос, уверенно разгоняется. Ураганной динамики силовой агрегат не обеспечивает и в то же время среди множества «японцев» не затеряется и не создаст помех в потоке. Хотелось бы, конечно, лучшей «скорострельности» коробки, но и та, что есть, позволяет насладиться прелестями «автоматизации». Ручной режим, по моим ощущениям, выигрыша в динамике не даёт и его наличие больше дань моде и маркетинговый приём, чем какая-то необходимость. А вот что в очередной раз хочется отметить в Sandero, так это работу подвески. Кто-то считает её жестковатой. По мне так это разумный компромисс жёсткости и плавности в автомобиле подобного класса. Вот ещё бы чуть-чуть над шумоизоляцией поработать (не в ущерб стоимости, конечно), и получился бы просто оптимальный по соотношению цена/качество автомобиль.

Николай РУДЫХ

## НОВЫЙ КОЗЫРЬ

Все-таки поразительно, что в России и в странах третьего мира в почете седаны. Даже на примере такого бюджетного автомобильчика как Sandero понятно, насколько хэтч интереснее трехобъемного кузова. А может, еще не приелся?

Увы, ждать дизайнерских откровений, как и эксклюзивности спроса, в этом ценовом сегменте не стоит. Меня даже пугает такое недалекое будущее, когда подобные машинки заполонят наши дороги. С учетом того, что АвтоВАЗ собирается выпускать недорогие Renault, а для подрастающего поколения японские «праворульки» лет через 10-15 превратятся в миф, это не фантастика — реальность. Впрочем, засилье «китайцев» пугает меня еще больше. «Француз» во всех отношениях лучше.

Теперь же у Sandero есть весомый козырь. «Автомат» с растянутыми передаточными числами качественнее «механики» разгружает двигатель по оборотам. И хотя тормозит, что в «драйве», что в ручном режиме (который, кстати, до конца держит передачу), с ним у хэтчбека появились шансы стать мечтой куда большего количества поклонников. Нет, надо обязательно еще раз тщательно изучить все нюансы эксплуатации. Ведь пока известно, что кроме дешевого исполнения у этого модельного ряда Renault нет вопиющих недостатков. Иными словами, технических.

Максим МАРКИН



«Алюминиевая» отделка дверей заметна оживляет бюджетный, по-сути, автомобиль



Одно из принципиальных отличий оригинальной внешности Sandero от слишком простого Logan — в более смелых и размашистых формах передней и задней оптики



Декоративный обвес в стиле off-road спереди почему-то на пару сантиметров выступает вниз, увеличивая риск контакта бампера с бордюром при парковке перед тротуаром



В топ-версии Sandero предусмотрена даже функция отключения передней пассажирской подушки безопасности, необходимая при перевозке спереди ребенка в детском кресле



В этой версии задние тормоза барабанные



Запасное колесо на Sandero подвешено снизу-снаружи: для женского варианта это неудачное решение, поскольку чистой запаса никогда не будет, да и извлекать ее, и особенно ставить обратно, не просто



Алгоритм складывания спинок заднего дивана прост и незатейлив, при этом ровного пола все равно не получается. Но зато в топ-версиях спинку можно складывать даже по частям

## МИНУСЫ ПЛЮСА

Что изменилось или не изменилось в Sandero в сравнении с классической трансмиссией? Самое главное — характер стал гораздо дружелюбнее. Машина идет плавно, коробка сама «решает», какую скорость ей включить. Водителю остается только рулить, да не забывать про педали, которых, естественно, стало на одну меньше.

До чего техника дошла — на бюджетном Sandero стоит «автомат» с зимним режимом, да еще секвентальный. И если вдруг захочется побаловаться ручным переключением скоростей, коробка это позволяет.

Не привык делить машины на мужские и женские, и лично себя вполне мог бы рассматривать в качестве потенциального владельца такого автомобиля, практичность которого выше, чем у Logana, а стоимость сопоставима. А тут вдобавок АКП, что плюс для большого города. Другое дело, что для бюджетного автомобиля всегда имеет значение цена эксплуатации, а на «механике» она заведомо ниже. Но те из потенциальных покупателей, кто стал в первую очередь ценить удобства, конечно, выберут «автомат».

Кирилл ЮРЧЕНКО



Батарея 70 А-часов — весьма практична в наших условиях. На клеммах предусмотрено крепление для питания дополнительного оборудования



Большие зеркала обеспечивают достойную для автомобиля бюджетного уровня обзорность

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Тип	Хэтчбек
Конструкция	Несущий стальной цельносварной
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском
Количество и расположение цилиндров	4 в ряд
Рабочий объем, куб. см	1598
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	79,5 x 80,5
Степень сжатия	9,8
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, кВт (л. с.) при об./мин.	75 (103) при 5750
Крутящий момент, Нм при об./мин.	145 при 3750
ТРАНСМИССИЯ	
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Привод	На передние колёса
Коробка передач	Четырехступенчатый гидроавтомат
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с гидроусилителем
Радиус разворота, м	5,25
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические с вакуумным усилителем
Механизмы передние/задние	Дисковые/барабанные
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Подпружиненная H-образная балка с программируемой деформацией
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	185/65 R15
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4020/1990(по зеркалам)/1534
База, мм	2588
Клиренс, мм	155 (под нагрузкой)
Колея спереди/сзади, мм	1480/1469
Снаряженная масса, кг	1172
Полная масса, кг	1575
Объем топливного бака, л	50
Объем багажника, л	320/1200
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	175
Время разгона до 100 км/ч, сек.	11,7
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Город/трасса/средний	11,8/6,7/8,4