



Появившийся в начале 2005 года Renault Logan — неизменный хит продаж в своем сегменте В+. И в целом в России, где он уступает только продукции ВАЗа. И конкретно в Сибири, где успешно борется с праворульными «японцами». Причина только в цене? Или у «отечественного француза» есть другие положительные качества? Попробуем разобраться, заодно рассмотрев хэтчбек Sandero. Ведь при различных кузовах технически оба автомобиля идентичны.



## ПРОСТЫЕ РЕШЕНИЯ

В нынешнем автомобильном мире трудно найти модели, которые были бы столь просты и столь надежны. Причем речь не идет именно о бюджетном секторе, где отечественный автопром и различных «китайцев» Renault Logan/Sandero кладут на обе лопатки. Дадут они ресурсную фору автомобилям классами выше, в том числе таким, которые ранее считались эталонами прочности и неприхотливости. В чем секрет?

Моторы K7J (1,4 л., 8 кл.) и K7M (1,6 л., 8 кл.), а также устанавливаемый с 2010 года 16-клапанный 1,6-литровый K4M хорошо знакомы еще с 90-х годов. Конструктивно они — фактически то, к чему привык сибирский потребитель за годы японизации местного автомобильного рынка. Распределенный впрыск, чугунный блок, ременный привод ГРМ, простая регулировка клапанов у 8-клапанных моторов и никакой мандреной электроники — что

еще нужно в наших условиях? Даже в применении масла по вязкости Renault исходит из последних — 5W-30 или 5W-40. Менять его, кстати, при периодичности ТО через 15 тыс. км рекомендовано каждые 7500 км, что, опять же, правильно и честно.

Как следствие, двигатели способны на едва ли не эксплуатационные подвиги. Например, пуск при минус 30 или чуть ниже — обычное дело. Бывали случаи, когда заводились и при минус 47. Ремонтных размеров по поршневой нет, однако

максимальный пробег среди местных Renault уже дошел до 550 тыс. км. Без капиталки! А по России зафиксирован другой рекорд — 850 тыс. км (за Уралом, где условия помягче). И к высокооктановым бензинам привязки нет.

Конечно, ремонтные случаи были. И износ силовой группы, и «встреча» поршней с клапанами. Но все это объясняется либо масляным голоданием, либо обрывом ремня ГРМ (по регламенту — замена через 60 тыс. км.). Зато с гидрокомпенсаторами зазоров клапанов у K4M, и с электрикой-электроникой на всей линейке моторов — никаких проблем.

Существуют только мелкие и единичные случаи неисправностей, иногда к тому же связанные с внешними воздействиями. На первых партиях Logan потел передний сальник коленвала. На них же шумела помпа, менявшаяся по гарантии. Случалась неровная работа двигателя после пуска при отрицательных температурах. В металлическом кожухе, куда был заключен процессор (под капотом, за аккумулятором) также на первых Logan, скапливалась грязь и влага. А после того, как от него отказались, нужно осторожно относиться к мойке

двигателя — только без давления, иначе можно отдать порядка 20 тыс. руб. за залитый блок управления. Не такие уж и серьезные недостатки, особенно в сравнении с неприятностями, которые подкидывают некоторые японские моторы последних поколений.

**Механическая коробка** по сроку службы соответствует моторам. Оставляя за кадром четкость приводов рычага и сцепления, а также ресурс последнего (все-таки очень «зависимая» величина), скажем, что неприятностей она может подкинуть, по сути, две. Первая не лечится — слабый рокот, никак не сказывающийся на эксплуатационных качествах, признан Renault не гарантийной проблемой. А вот за второй нужно следить. Бывали случаи, когда внутренний пыльник левого привода, выполняющий функцию сальника КП, давал течь еще до 100 тыс. км. Если ее просмотреть, последствия для коробки будут очень неприятны.

«Автомат» DP2, появившийся на Logan и Sandero в 2010 году, пока загадка. Была, правда, гарантийная замена блока управления (возможно, из-за сбоя программного обеспечения). Однако в целом



Несмотря на угловатость, хэтчбек Sandero интереснее седана Logan. Возможно, сказывается то, что машина еще не набилась оскомину

информация только накапливается. Одно известно — учитывая негативный опыт коробки DP0, в Renault внесли в новую АКП изменения.

Слабое место ходовой — рулевые наконечники. Отмечались и замены по гарантии рулевой рейки. Но, видимо, именно наконечники рассчитаны на то, чтобы спасти остальные узлы от нагрузок. Жаль, что иногда давит масло датчик гидросилителя, рано выходят из строя ступичные подшипники, и передние тормозные колодки неравномерно изнашиваются с внутренней и внешней сторон. Порой до 20 тыс. км и вместе с дисками. Хотя тут также многое зависит от стиля езды. Другое дело амортизаторы, шаровые опоры и сайлент-блоки, способные пережить 120 и даже 150 тыс. км.

Безусловно, мы не собираемся идеализировать Logan/Sandero. Тем не менее, нельзя недооценивать его невосприимчивость ко всем «внешним раздражителям». В особенности с учетом того, что часто эти седан и хэтчбек несут тяжкую эксплуатационную ношу в различных службах. Или становятся единственным автомобилем у той категории населения, которая не отличается высокими доходами.

**Максим МАРКИН**

**Фото автора**

**Технические консультации:  
Renault-Центр-Иркутск**



Сзади Logan, в общем-то, удобен и просторен. Дверные ручки — как на дорестайлинговой машине

**ЭКСПРЕСС-ТЕСТ**

# БЮДЖЕТНЫЙ НЕ ВО ВСЕМ

**Д**изайн, комплектация, отделка салона — на всем этом, разумеется, сэкономили. Но есть вещи для инженеров Renault, видимо, святы. Кроме того, французы, а, возможно, представители «Автофрамоса» прекрасно понимали, с чем придется столкнуться новой модели на наших дорогах.

При такой-то цене требовать симпатичного дизайна и изысков в салоне? Нужно быть реалистом! Отметим нормальную посадку за рулем (сиденье все-таки аморфное), появившиеся с рестайлингом полноценные дверные ручки, неплохой отопитель, лаконичные приборы. А на пластмассовость интерьера и «консервные» звуки закрытия дверей можно не обращать внимания. Хотя стоит отметить, что передняя панель, изменившаяся лишь в мелочах, теперь производит благоприятное впечатление. Может, французы поиграли с качеством пластика? Пространство же осталось прежним. Сзади не бизнес-класс, но места хватает, а багажник по объему все так же в лидерах сегмента. Увы, спинка заднего сиденья не складывается — это к Sandero.

Помимо зрительных впечатлений бюджетности, есть и тактильные. Педаль сцепления и рычаг коробки мелко вибрируют. А приводы всех органов управления не обладают нужной четкостью. С ВАЗами у Logan тут, пожалуй, паритет. Большинство «китайцев» в этом гораздо хуже. Но «японцам», разменявшим полтора десятилетия, Renault проигрывает.

Двигатели прерывают поток негатива. 8 клапанов, 75 и 84 л.с.? Прimitив? Однако тяговые характери-



Салоны Logan и Sandero идентичны. От дорестайлинговых отличаются, главным образом, наличием нормальных дверных ручек

стики моторов и передаточные числа коробки таковы, что Logan прекрасно едет на низах, на пятой бодро разгоняясь с 40 км/ч. Крутить моторы, правда, не особо приятно — и звук уже не тот, и затухают после 4500 об/мин. И не надо! В городе «езда на моменте» доставляет особое удовольствие. Другое дело трасса! На сотне около 3000 об/мин. утомляешься акустическим сопровождением и осознанием расхода топлива.

16-клапанный 102-сильный мотор по последним качествам не преподносит сюрпризов — механическая коробка та же. Но с низов он вытягивает хуже, а на верхах живее. Его дуэт с «автоматом» выглядит предпочтительнее. АКП разгружает мотор по оборотам и сглаживает нехватку момента внизу. Увы, идеальной эту трансмиссию не назовешь — есть задержки, переключения заметны. В чем-то помогает ручной режим, на котором стрелка тахометра можно загнать в красную зону. Да и в целом — нормальный трансмиссионный уровень 90-х годов. Лишь бы надежность была.

Подвеска — вот что отличает Logan/Sandero не то что от других иномарок, даже от отечественных автомобилей. Бывает, что она пропускает какую-то дорожную мелочь в салон, и колебания неподressоренных масс чувствуются. Тем не менее, разбитые гравийка и асфальт, без сомнения то, подо что настраивалась подвеска. Автомобиль может крениться, иногда напрягать пустотой руля. Но когда попадаешь в исконно российские условия — ты выше и круче всех. Даже иных внедорожников и уж тем более многих паркетников-кроссоверов. Именно за это качество Renault можно простить многое, если не все.



Флажки блока управления отопителем, хотя и выполнены без изысков, переключаются не как вазовские



Рычаг мог бы почтнее «входить в передачу». К тому же «зудит» изрядно



Консоль точно не назовешь перегруженной второстепенными органами управления. Непривычно расположение на ней клавиш электростеклоподъемников



Renault Logan MCV будет продавать как Lada Largus – и через дилерскую сеть тольяттинского гиганта. Двигатель будет только 1,6-литровый (с двумя вариантами по мощности). Но весной вместе с семиместным универсалом предполагается выпускать и фургон



Duster – пожалуй, первый в мире бюджетный паркетник. Хотя может быть и с передним приводом. А при полном задние колеса подключает электромагнитная муфта. Бензиновых двигателей будет два – 1,6- и 2,0 литра (138 л.с.). И один дизель – 1,5 литра, 90 л.с. Наряду с 5-ступенчатой «механикой» и «автоматом» будет предлагаться 6-ступенчатая МКП. Продажи должны начаться в марте



На некоторых рынках, в том числе украинском, предлагается Logan Pick-Up – 1,6-литровый 8-клапанный двигатель и 800 кг грузоподъемность. А в Штатах даже собираются выпускать и продавать пикапы Logan с полностью электрической силовой установкой

**ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ**

# СВОБОДНЫЙ ВЫБОР

Если говорить о новых машинах от дилера, то их ожидание может затянуться на 4–5 месяцев. Правда, бывают исключения в виде «отказных» экземпляров. Как вариант – покупка автомобиля из вторых рук, благо, выбор есть.

Четыре уровня исполнения Logan – Authentique, Expression, Silverline и Prestige – это разброс цен в пределах от 354200 до 501300 рублей. Центральный замок, передние электрические стеклоподъемники и гидроусилитель есть на всех версиях кроме первой. А, скажем, кондиционер в базе можно получить только в комплектациях, близких к максимальным. За доплату – ABS с подушкой безопасности переднего пассажира и ряд других опций. Автоматическая коробка обойдется в 34 тыс. руб.

Уровни оснащения хэтчбека Sandero схожи (369200–516300 руб.). С той лишь разницей, что есть комплектация Energy, имеющая аудиосистему с CD-MP3 и управлением на руле (444300–500300 руб.). И версия Sterway (492300–548300 руб.) – этакий allroad хэтчбек с «off road» обвесом, реллингами, короткой главной передачей и повышенным на 20 мм клиренсом. Кстати, в рамках Energy и Sterway предлагается только 1,6-литровый двигатель, причем его 16-клапанная модификация доступна только с АКП (более подробную информацию о ценах и комплектациях можно получить на сайте <http://www.sibavtocenter.ru>).

Базуная альтернатива столь же разнообразна, хотя Sandero в продаже единицы – слишком молод. Но Logan можно присмотреть еще на гарантии и с минимальными пробегами. Экземпляры 2010–11 годов оцениваются в пределах 370–410 тыс. руб. вне зависимости от объема двигателя и при заявленных пробегах до 40 тыс. км.

Дорого? Пожалуй, психологически удобными для тех, кто собирается пересечь с правого руля на Logan, будут автомобили 2008–09 годов – 270–330 тыс. руб. А вот машины, выпущенные пять-шесть лет назад, не намного дешевле – 265–285 тысяч. Разумеется, в обоих случаях имеются приятные и не очень исключения. Но надо лишь принимать во внимание то, что недорогие седаны моментально находят покупателей – рыночные перекупщики уже не брезгут бюджетным Renault.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ RENAULT LOGAN/SANDERO	
НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ, руб.
Блок цилиндров в сборе	86000
Комплект ГРМ	Ремень – 316-1750; ролик натяжителя – 241-4311
Ступичные подшипники	2046-5444
Передние тормозные колодки	346-7308
Амортизатор передний/задний	1256/859-2750
Пружина передний/задний	704/757-2627
Рычаг передний в сборе	865-4280 (шаровая опора – 289-1570)
Крышка капота	5418-8480
Крыло переднее	1850-2670
Фара	1219-3258
Фонарь	876-1797

Дороги ли запчасти на Logan/Sandero? Смотря с чем сравнивать. Если с комплектующими для вазовской продукции, то, наверное, как минимум недешевы. А вот по сравнению с «японцами», даже с Toyota, «французы» конкуренцию выдерживают. В немалой степени благодаря простоте конструкции (например, в приводе ГРМ нет необходимости менять фазовращатели, которых нет). Ну и, естественно, за счет цен. Минимальные из них, возможно, принимать во внимание не стоит по причине заградности производителей. А максимум – слишком дорого. Но между ними – адекватные цены и известные в Европе фирмы. В том числе, за редким исключением, продукция Renault. Дилерские же расценки на обслуживание и ремонт с теми, что приняты в альтернативных сервисах, сравнивать, увы, не стоит – бюджетность автомобиля на них никак не сказывается.



16-клапанный мотор – это мегановский K4M, дефорсированный до 102 сил. Но пик крутящего момента и мощности сдвинулись в сторону высоких оборотов – на низах этот двигатель тянет хуже

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ RENAULT LOGAN		
Двигатель	Бензиновый с распределенным впрыском, K7J	Бензиновый с распределенным впрыском, K7M (K4M)*
Расположение	Спереди поперечно	Спереди поперечно
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	4 в ряд
Рабочий объем, куб. см	1390	1598
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	79,5x70,0	79,5x80,0
Степень сжатия	9,5:1	9,5:1 (9,8:1)
Число клапанов	8	8 (16)
Мощность, л.с. при об/мин	75/5500	84/5500 (102/5750)
Крутящий момент, Нм при об/мин	112/3000	128/3000 (145/3750)
Коробка передач	Механическая, 5-ступенчатая	Механическая, 5-ступенчатая (автоматическая, 4-ступенчатая)
Привод	На передние колеса	
Передняя подвеска	McPherson	
Задняя подвеска	Полузависимая	
Передние тормоза	Дисковые (вентилируемые)	
Задние тормоза	Барабанные	
Шины	165/80 R14 (185/65 R15)**	
Длина/ширина/высота, мм	4288/1740/1534	
Колесная база, мм	2630	
Колеса спереди/сзади, мм	1481/1470	
Дорожный просвет, мм	175	
Объем багажника, л	510	
Снаряженная масса, кг	975	980 (1075)
Полная масса, кг	1535	1540 (1600)
Максимальная скорость, км/ч	162	175 (180)
Время разгона до 100 км/ч, с	13,0	11,5 (10,5)
Расход топлива, городской цикл, л/100 км	9,4	10 (9,4)
Загородный цикл	5,5	5,9 (5,8)
Смешанный цикл	6,9	7,3 (7,1)
Емкость топливного бака, л	50	50

\* В скобках данные для 16-клапанной версии 1,6-литрового двигателя  
\*\* Для 1,6-литровой версии



Багажник для класса В+ огромен – 510 литров. Жаль, спинка сиденья не складывается и рычаги крышки чересчур развитые