Краш-тест Renault Logan проведенный серьезным профессиональным независимым изданием "Авторевю".

Человек, который стоит рядом с разбитым седаном Renault Logan, — Алан Лупиль, директор по качеству СП Автофрамос. Объектив его видеокамеры направлен на водительскую дверь Логана. Мсье Лупиль доволен — дверь достойно выдержала удар со скорости 64 км/ч. Панели не раскрылись, встроенная планка-усилитель не сломалась...
Третий мир — это мы. Это Россия. Именно для нас спроектирован Renault Logan, «бюджетный» автомобиль для небогатых стран.

В этом нет ничего плохого. Наоборот, россияне наконец-то получили возможность недорого купить современную машину — пусть скромную, но просторную. И безопасную? Ведь все новинки с серебристым ромбом на передке в последнее время на ура проходят краш-тесты EuroNCAP, зарабатывая высочайшие рейтинги. Причем это касается не только больших машин, но и таких малышек, как Clio или Modus.

Конечно, Logan им не ровня, в том числе и по оснащению средствами пассивной безопасности. У него простые ремни без преднатяжителей и ограничителей усилия, а у базовой машины, которую мы купили для краш-теста за $9000, всего одна подушка безопасности. Словом, бедненько.

Но бедность сама по себе — не порок. Вспомним, как отменно повел себя на краш-тесте Авторевю Renault Symbol с аналогичным небогатым оснащением. Крепкий кузов, нормально сработавшие ремни и грамотно раскрывшаяся водительская подушка — и в итоге седанчик заработал 11 баллов из 16 возможных при оценке фронтального удара по методике EuroNCAP, повысив шансы пристегнутых седоков выйти из подобной аварии на скорости 64 км/ч не только живыми, но и невредимыми.

С одной стороны, Logan вполне может быть еще лучше — ведь он проектировался уже после Симбола. Но с другой стороны, Symbol по структуре передка и по интерьеру унифицирован с Clio: это гарантия того, что при разработке не экономили на безопасности. А Logan — максимально «бюджетный» продукт...

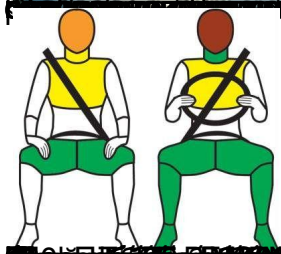
Пустые опасения? Но когда Logan под маркой Dacia появился в Европе и немецкий журнал AutoBild устроил независимый краш-тест по методике EuroNCAP, то седан из Румынии заработал только 7,6 балла из 16. Кузов оказался крепким, но смещение педального узла было слишком велико. Перегрузки голов манекенов высоки — критерий вероятности травмы HIC, Head Injury Criterion, для водителя составил 943, почти дойдя до опасного порога в 1000. А HIC для пассажира этот порог превысил — 1197. И это в машине, предназначенной для рынка Европы — с двумя подушками, водительской и пассажирской.

Чуть позже Logan попал на тесты EuroNCAP. Результат уже лучше — перегрузки головы для обоих седоков были безопасными и лежали в «зеленой» зоне. Но смещение педалей и нагрузки на грудь от ремней все равно были велики. В итоге — 8 баллов из 16, что вместе со средненькой оценкой за боковой краш-тест (11 баллов из 16) все-таки позволило причислить Logan к трехзвездной категории. Но ни о четырех, ни тем более о пяти звездах, что заработали Clio или Modus, речи не шло...

Кстати, в Германии для сравнения разбили по той же методике подержанный Volkswagen Golf предыдущего, четвертого поколения с пробегом около 60 тысяч км, купленный на рынке за цену нового Логана (в Германии он стоит 7200 евро, как и в России, но при этом имеет АБС и две подушки). Вывод немецких журналистов был однозначным: пятилетний Volkswagen безопаснее, чем новый Logan.

Словом, к краш-тесту Логана мы приступали со смешанными чувствами. Со смесью надежды на лучшее — и опасений, что эта надежда может не оправдаться.

Из Франции никто на тест не приехал — мы проводили испытания в разгар европейских отпусков. Кстати, обаятельный «глава пассивной безопасности» Renault Фарид Бенджеллал, который наблюдал за краш-тестом Симбола три года назад, сейчас уже на пенсии.



Журнал "Авторевю"