

Небольшой тест-сражение Renault Logan и его одноклассников против ВАЗ 2110.
В тест-драйве против ВАЗ 2110 также принимают участие Chevrolet Aveo и Hyundai Accent.

Много хочется

“Десятка” – самая популярная из отечественных авто – прямо на наших глазах перестала быть дешевой. Даже с 8-клапанным мотором она стоит никак не меньше $8000. Если же вы хотите 16-клапанную модель с удобствами вроде гидроусилителя руля, кондиционера и электропакета, придется раскошелиться уже на $9000. Добавляем обязательные для наших машин сигнализацию и нехитрую “музыку”, и уже до 10 тысяч рукой подать. “Однако!” – крякнул бы Ипполит Матвеевич. Согласимся с Кисой – располагая такой суммой, можно представить себя за рулем машины иностранной марки.

До недавних пор реальными конкурентами ВАЗ-2110 по цене оставались лишь малыш “Матиз” и состарившаяся “Нексия”. Ныне выбор гораздо шире. Предположим, что в качестве альтернативы “десятке” вы намерены приобрести машину с кузовом седан и при этом не выйти за пределы $11 тысяч. Причем за свои деньги желаете получить не только известный шильдик, но полноценный автомобиль с достаточно мощным мотором, кондиционером, электростеклоподъемниками, гидроусилителем и фронтальными подушками безопасности. Не слишком ли много для очерченной суммы?

Посмотрим на примере “Хендэ-Акцент”, выпускающегося в Таганроге, “корейца” с американским именем “Шевроле-Авео”, а также обрусевшего француза румынского происхождения “Рено-Логан”, производство которого стартовало в Москве. Минус у них по сравнению с “десяткой” общий – в классовой иерархии они стоят на ступеньку ниже. А много ли у них достоинств, чтобы отбить покупателей у седана из Тольятти?

Дизайн – дело тонкое

Внешностью наше трио отличается едва ли. Самый старший из них, “Акцент”, хотя бы выглядит пропорционально – аккуратный такой маленький автомобильчик. Но уж слишком маленький и совсем не модный – прошлый век, ничего не поделаешь. Седан “Авео”, в свою очередь, создавался, что называется, по остаточному принципу – к симпатичному вполне хэтчбеку банально прилепили багажник. Получилась высокая машина с большими свесами и крошечными на вид колесами.

“Логана” тоже не назовешь писаным красавцем. Форма его кузова продиктована функциональностью – ощущению нескладности способствуют высокие крыша и крышка багажника. Впрочем, тему “красиво-некрасиво” можно закрыть, мысленно вернувшись к образу “десятки” – тому еще шедевру дизайнерской мысли. Так что давайте лучше оценивать реальное удобство, а не эфемерный стиль.

Распахиваем двери и сразу обнаруживаем, что переростки “Авео” и “Логан” куда удобнее при посадке. У них весьма широкие дверные проемы – как спереди, так и сзади. Есть что-то привлекательное в этой минивэнистой посадке – не сгибаясь, не сутулясь сел и порядок. В “Хендэ”, скорее, заныриваешь – у молодых людей проблем нет, у страдающих остеохондрозом появятся обязательно.

Самое время оглядеться вокруг. В салоне “Акцента” на это хватает трех секунд: все просто до примитивизма. О таких понятиях, как дизайн или ощущение качества отделки, создатели интерьера “Хендэ”, по-видимому, не задумывались. Просто прикрутили на свои места минимально необходимые органы управления: руль, переключатели, дефлекторы, кнопки. Да и выполнено все это хозяйство из самого неприглядного из имевшихся на складах пластика. Вот только ощущение откровенной дешевизны не скроет главного – в салоне “Акцента” не много поводов для упреков по части эргономики. С появлением после рестайлинга руля с регулировкой по высоте придраться можно разве что к неудобно расположенному рычагу коробки передач. При включении первой и второй он упирается в правую ногу. Намек на то, что пора похудеть? Все остальное, что можно включить, переключить или выключить, работает легко и четко. Едва ли у кого-нибудь возникнет необходимость полистать руководство по эксплуатации в поисках подсказок – все проще пареной репы. И это хорошо.

Самое забавное, что по части эргономики “Акцент” нам приглянулся даже больше, чем “Логан”. Казалось бы, учитывая разницу в возрасте, подобное невозможно. И тем не менее... Что нам здесь не понравилось? Прежде всего, отсутствие регулировки руля. Кто-то в силу своего роста этого не заметит, а многим, как, например, мне, будет не очень удобно. Сама “баранка” довольно большого диаметра, расположена, на мой вкус, слишком низко – почти лежит на коленях. Положение могла бы исправить регулировка водительского кресла по высоте, но, увы, получить такую можно лишь на самом дорогом “Логане-1,6”.

Еще один минус – крайне неудобно расположенный блок кондиционера. Попробуйте на ходу поменять интенсивность воздушного потока и его направление, если маховики

сидят в нижней части “бороды” да еще под неудобным к водителю углом. Другой неприятный момент – типичный для многих “Рено” прежних лет рычаг коробки передач: нечеткие и длинные ходы и вибрации на холостых оборотах. В плюсах “Логана” – отлично читаемые приборы и общее ощущение современного автомобиля.

Пересаживаясь в “Авео”, сразу понимаешь, кто в этом трио чемпион по убранству и удобству интерьера. “Шевроле” вне конкуренции. Во-первых, в салоне корейского супермини присутствует дизайн. Пусть это даже попурри из давно растиражированных на других автомобилях решений. Да и эргономика, к которой просто не может быть претензий, по-настоящему радует. В “Авео” присутствует все то, чего недостает “Акценту” и “Логану”, – и регулировки руля и сидений, и рычаг КП, который никому не мешает, и великолепные зеркала. И все это в оформлении вполне достойных ткани и пластика. До лучших интерьеров класса вроде “Мини”, С3, “Поло” или “Микры” “Авео” далеко, но двух других участников теста “Шевроле” обыгрывает в одни ворота.

Тоньше – значит лучше



Итак, салон Logan не поразил продуманностью и удобством, зато покорил вместительностью. Logan умело использует свое преимущество в колесной базе – почти на 20 см длиннее, чем у “Акцента”, – и предлагает пассажирам простор, достойный современных моделей “гольф”-класса. Двоим взрослым на заднем ряду не жмет нигде, даже в том случае, если передние кресла сдвинуты до упора назад. Кроме того, диван не имеет четкого разделения на две персоны, потому здесь рады будут и третьему, благо центральный тоннель не слишком высок. Для супермини такая вместительность на твердую пятерку.

“Авео”, самый высокий участник теста, как ни странно, имеет весьма ограниченный запас для головы сидящих сзади. Да и в продольной плоскости места поменьше, чем у “Логана”. Впрочем, за своими 185 см я смог усесться вполне комфортно. Для оценки “хорошо” достаточно и этого.

“Акцент” же по части объема салона сумел приятно удивить. Дело в том, что в дорестайлинговой модели, которая выпускалась на ТагАЗе до 2003 года, сзади было откровенно тесно. В нынешнем “Хендэ” куда просторнее. Я смог комфортабельно разместиться за собой, да еще перед коленями оставалась пара свободных сантиметров. Откуда что взялось? Вспомним, ведь на “Акценте” появилась регулировка руля по высоте, а значит, водителя как бы “придвинули” вперед. Кроме того, спинки сидений стали заметно тоньше – вот и весь секрет. Единственное – ни при каких обстоятельствах на диване “Акцента” не разместиться троим взрослым.

Открутите два болта





