

В этой статье рассмотрен автомобиль Renault 19 в кузове "хэтчбэк". Немножко о Белорусском рынке автомобилей, немножко о достоинствах, немножко о недостатках, немного технических характеристик и конечно не обошли стороной историю модели.

"Здравствуйте, уважаемая редакция "Автогазеты". Буду очень признателен, если вы расскажете про автомобиль Renault 19 1989 года выпуска с кузовом "хэтчбэк" и инжекторным двигателем. Интересуют особенности эксплуатации этой машины в Беларуси, ее недостатки и достоинства. Заранее благодарю, А. Богдан, г. Несвиж".

Белорусский рынок подержанных автомобилей пополняется в основном за счет немецких "источников", причем зачастую предпочтение отдается тем машинам, которые в Германии и были изготовлены. Если среди автомобилей

французского производства и есть модель, которая не обделена вниманием со стороны белорусских автолюбителей, так это, безусловно, Renault 19.

Первые серийные "девятнадцатые" начали сходить с заводского конвейера Renault в ноябре 1988 года. Для начала публике были представлены трех- и пятидверные хэтчбеки, оснащенные бензиновыми двигателями с рабочим объемом 1,4 и 1,7 литра (технические данные модификации с двигателем 1,7 л приведены ниже), а также 1,9-литровым дизелем. Через десять месяцев после начала производства дебютировали Renault 19 Chamade с кузовом "седан".

Над внешним оформлением "девятнадцатой" работало руководимое Джуджаро знаменитое дизайнерское ателье Italdesing, что само по себе в дополнительных комментариях не нуждается. К тому же, на наш взгляд, самое главное при общей оценке модели заключается в том, как специалисты Renault подошли к вопросу начинки для "пирога" от Italdesing.

Фирма дальновидно воздержалась от того, чтобы презентовать Renault 19 как совершенно новый, принципиально отличающийся от предшественников автомобиль. Расчет был сделан на покупателей, которым по душе такие понятия, как конструктивная преемственность и эволюция, что, к слову, и было на самом деле. Renault 19 стал наследником самых удачных технических решений, эффективность которых была многократно проверена еще при эксплуатации Renault 9/11. Одновременно планку возможностей автомобиля искусно подняли выше, что позволило привлечь к Renault 19 внимание более широкого круга потенциальных покупателей.

В конструкции машины есть две изюминки, которые, на наш взгляд, являются решающими при оценке автомобиля. Во-первых, это подвеска. Спереди - привычная для автомобилей малого класса схема McPherson: компактная, простая и недорогая в обслуживании и ремонте. С такой подвеской хорошо сочетается рулевое управление с реечным механизмом, которое используется на Renault 19, как, впрочем, и на большинстве его одноклассников. Сзади - то, чем "француз" выделяется из ряда себе подобных автомобилей, а именно: независимая рычажная подвеска с упругими элементами в виде поперечных торсионов. Торсионы показали себя, на удивление, энергоемкими, и на проселочных дорогах практически не допускают пробоев подвески. Трудно назвать какой-нибудь другой автомобиль гольф-класса, который бы так же хорошо подходил как для города, так и для села.

Во-вторых, двигатель, элементы передней подвески и рулевой механизм располагаются на отдельном жестком подрамнике, что обеспечивает их минимальную взаимную деформацию при движении в повороте и по неровным дорогам.

Оба этих технических решения обеспечивают преимущества Renault 19 в виде самого просторного в своем классе салона, вместительного багажника, прекрасной курсовой устойчивости и неплохой управляемости. Благодаря своим потребительским свойствам автомобиль оказался как бы на стыке различных рыночных секторов и начал конкурировать даже с некоторыми моделями, формально стоящими рангом выше, чем

гольф-класс.

Как известно, Renault 9 признали "Лучшим автомобилем 1982 года". "Девятнадцатой" не удалось повторить восхождение своего предшественника на европейский автомобильный Олимп: в 1989 году специалисты отдали предпочтение Fiat Tipo. Тем не менее с коммерческой точки зрения Renault 19 оказалась одной из наиболее удачных моделей французской компании за всю историю ее существования и превратилась в почти идеальное оружие для изъятия излишков наличности у желающих купить автомобиль как во Франции, так и за ее пределами. В начале 90-х годов Renault 19 занял место лидера среди импортных машин по числу продаж в Германии, где позиции VW Golf/Jetta, Ford Escort/Orion, Opel Kadett, а затем и Opel Astra в гольф-классе долгое время считались вообще непоколебимыми. По сути, именно эти Renault 19 к настоящему времени перекочевали на новое место жительства в нашу республику. Кроме этого, французская компания организовала производство своего бестселлера на филиалах в "третьих" странах: Испании, Португалии, Турции.

Впрочем, несмотря на привлекательное сочетание потребительских свойств, доля Renault 19 в белорусском парке подержанных автомобилей ниже, чем была в свое время в среднем по Западной Европе. Наблюдается, однако, и тенденция к увеличению этой доли - похоже, белорусские автолюбители "распробовали-таки" "девятнадцатую". Тем не менее говорить о том, что в рейтинге покупательского спроса Renault 19 приближается к показателям лидеров, явно преждевременно.

Реалии таковы, что при выборе подержанной иномарки отечественному автомобилисту приходится учитывать огромное число факторов, многие из которых необремененному финансовыми проблемами западному автовладельцу просто неведомы.

Взять, например, вопрос коррозии. На Западе автомобили типа Renault 19 успевают отправиться в утиль прежде, чем этот вопрос встает на повестку дня. У нас же антикоррозийной защитой следует озаботиться в первую очередь. Наиболее уязвимыми к ржавлению у Renault 19 являются пороги и нижние кромки дверей. Нельзя оставлять без внимания и днище автомобиля. Или вот еще что - при всем почтении к подвеске Renault 19, не забудем про то, по каким дорогам у нас перемещаются эти автомобили. Обязательно возникнут проблемы с амортизаторами, опорами и сайлент-блоками.

Надо знать, что сверхнадежным Renault 19 не был никогда, хотя по числу поломок в эксплуатации он стоит на одном уровне с такими популярными в Беларуси автомобилями second hand, как Ford Sierra, VW Passat, Volvo 440, Opel Omega.

Больше всего хлопот доставляет работа электрооборудования, где лидерами по числу неприятных сюрпризов являются генератор и переключатели. Можно ожидать неисправности в системе зажигания двигателя, а также в системе впрыска топлива. В системе охлаждения существует высокая вероятность появления течей из-под патрубков. Ненадежны детали выхлопной системы: здесь возможно прогорание глушителя. Не исключено, что выхлопные газы будут прорываться через прокладки

выхлопной системы. У владельцев Renault 19 было немало претензий к работе тахометров.

Правила, которыми следует руководствоваться при эксплуатации Renault 19, ничем особенным не отличаются. Многое будет зависеть от отношения владельца к своему автомобилю. Требуется строго выполнять рекомендации завода-изготовителя, не экономить на качественных расходных материалах и фильтрах, своевременно проводить техобслуживание. Это позволит без больших проблем достаточно долго эксплуатировать машину, ну а от мелких неприятностей не застрахован ни один автомобиль. Главное - соотношение радостей и неприятностей, доставляемых Renault 19 своим владельцам, имеет явный перевес в пользу первых.

Renault 19. Тип кузова - хэтчбек. Габаритные размеры (мм): 4162x1684x1412, колесная база - 2540. Снаряженная масса - 990 кг, допустимая полная масса 1460 кг. Объем багажника – 386 л. Дорожный просвет – 120 мм. Рабочий объем двигателя 1721 куб. см. Номинальная мощность - 73 л.с. при 5000 об/мин. Максимальный крутящий момент - 127 Нм при 2750 об/мин. Разгон с места до 100 км/ч за 12,3 с. Максимальная скорость - 171 км/ч. Средний условный расход топлива 7,2 л/100 км.

"Автогазета", 25.07.2001 г.