



В статье, в очередной раз рассматриваются перспективы Renault Logan.

По этому поводу даже рассказана забавная история про ГАИ.

Есть немного сравнений с другими автомобилями, в основном с ВАЗовской «десяткой».

Renault Logan способен постепенно вытеснить из корпоративных парков продукцию отечественного автопрома и некоторых азиатских конкурентов.

Забавно, что еще несколько месяцев назад представитель компании Renault, с которым мы обсуждали перспективы Logan на российском рынке, и слушать не хотел о том, что эта модель имеет очень неплохие флитовые перспективы. Он почему-то искренне считал, что недорогой, рассчитанный на потребителя с невысокими доходами автомобиль, «по определению» не может заинтересовать компании. Теперь, когда очередь за продукцией «Автофрамоса» растянулась на несколько месяцев, и в ней «стоят» отнюдь не только частники, мой тогдашний собеседник изменил свое мнение, и честно в этом признался.

В том же Париже пиццу, к примеру, принято развозить на скутерах или в маленьких фургончиках. В Москве для этого приобретают вазовскую «классику». Потому, например, что климатические условия у нас не те, да и хороший фургончик стоит

немалых денег. В общем, меня нисколько не удивит, если процентов 30 — 40 «Логанов» будут в ближайшее же время расходиться именно среди корпоративных клиентов. Пока для этого не хватает двух вещей: во-первых, самих «Логанов», а, во-вторых, привлекательной и широко известной программы для флит-менеджеров. Месячный опыт эксплуатации Renault Logan в редакции убедил сотрудников газеты в том, что эта машина непременно найдет себе место во флотах мелких, средних и даже крупных российских компаний и организаций.

Милицейская волна

Дело было под вечер на Звенигородском шоссе. Еду я за рулем Logan в сторону дома, вроде бы правил не нарушаю, как вдруг меня обгоняет белый милицейский Mercedes, и велит остановиться у обочины. Встал, по обыкновению жду на водительском месте, пока ко мне не подойдут, и вижу, как из той машины выходит солидный мужчина в ранге полковника милиции, и направляется в мою сторону с какой-то странной улыбкой на губах. А за ним водитель в чине капитана. «Извините (!), — говорит полковник. — Не хотели вас беспокоить, но очень нас интересует ваша машина». Оказалось, что одно из столичных управлений внутренних дел намерено обновить парк, состоящий в основном из «десяток». Вот какой-то неглупый сотрудник и посоветовал начальству присмотреться к Logan, который «собирается у нас же, в Москве». Словом, познакомились, разговорились и, как я понял, милиция склонилась в пользу французской модели. Почему?



Первое, что интересовало моих нечаянных собеседников — надежность автомобиля. На это я мог ответить лишь, что эксплуатируем мы Logan меньше месяца, правда, ездим на нем много, и за это время никаких отказов не было (да и, по чести сказать, откуда им взяться?). Второй вопрос был о цене. Узнав, что этот конкретный автомобиль (в лучшей комплектации) стоит около 14 тысяч долларов, полковник сказал, что им надо бы уложиться в десять. И это обсудили. Затем милиционеры посидели в салоне, отметив, что он просторнее, чем в «Ладе» (ширина в задней части на уровне плеч составляет 1420 мм), были просто поражены вместительностью багажника (510 литров), поинтересовались приспособленностью машины к российским условиям эксплуатации и некоторыми техническими деталями. Мне кажется, что я вполне удовлетворил их любопытство, а Renault должно было заполучить клиента.

Визуальные впечатления

В числе качеств, которыми подкупает Logan, и которые имеют большое значение в наших условиях — наличие «неубиваемой» и клиренс в 155 мм. В процессе эксплуатации мы не раз, увы, попадали в ямы, загружали автомобиль «под завязку», ездили на дальние расстояния по плохим, если не сказать — по разбитым — дорогам. И ни разу

дело не дошло до «пробоя».

Корректно это или нет, но покупатель неизбежно сравнивает эту модель именно с десятым семейством Lada. Преимущества Logan очевидны: это, прежде всего, «европейские» тормоза и неплохо настроенное рулевое управление. Безусловно, ездить в Logan приятнее и безопаснее (хотя АБС, например, это недешевая опция), чем в Lada. Объективности ради следует сказать, что с точки зрения отечественного потребителя есть и такие параметры, по которым он проигрывает отечественной продукции. И они также очевидны: это в первую очередь более высокие эксплуатационные расходы, точнее говоря — затраты на обслуживание и ремонт. Правда, мне кажется, что и в этом смысле Logan едва ли проиграет. Хотя для того, чтобы в этом убедиться, необходимо время.

По характеру же Logan — типичный переднеприводный автомобиль. Под сброс газа он сужает радиус поворота, но в то же время не проявляет явной тенденции к заносу. Да и снос прогнозируем, что позволяет говорить о практически нейтральной поворачиваемости. Рулевое управление имеет некоторые особенности, обусловленные работой гидроусилителя. Его помощь ощутима, но если ехать быстро, руль становится жестче и дает возможность уверенно контролировать автомобиль. Лишь на очень высоких для этой машины скоростях, свыше 140 км/ч, баранка опять «легчает», что, скорее всего, связано с большой подъемной силой, возникающей спереди. Кстати, гидроусилитель также является опцией.

Мне и моим коллегам не очень понравилась педаль сцепления: она имеет достаточно длинный ход и при этом «схватывает» в самом верху. При активной езде это не столько мешает, сколько раздражает. 5-ступенчатая механическая коробка передач особых нареканий вызвать не может, хотя пятая передача находится далековато, приходится почти вытягивать руку. Правда, это зависит от комплекции водителя. А вот тормоза очень хороши: дозировать усилие на педали просто, да и замедление, несмотря на «барабаны» сзади, очень неплохое.

Двигатель объемом 1,6 л вполне «живой», он позволяет при желании и погонять. Но обороты мотора для этого следует поддерживать на уровне никак не ниже 3000 об/мин. А тогда салон наполняется шумом. Конечно, Logan, это бюджетный автомобиль, и совершенно естественно, что производитель на многом сэкономил, в том числе на шумоизоляции. С другой стороны, в этом автомобиле чувствуешь себя более комфортно, чем в той «Ладе» или в недорогих моделях Hyundai. И еще: в московских условиях 1,6-литровый мотор потребляет примерно в полтора раза больше топлива на 100 км пробега (согласно показаниям бортового компьютера), чем заявлено в технических характеристиках. Что, в общем, немудрено в столичных условиях движения.

Материалы, примененные в отделке салона явно не из дорогих, но выглядят при этом вовсе не удручающе, а вполне прилично. Простота удачно сочетается с функциональностью и добротностью сборки — все органы управления, кнопки и клавиши — именно там, где их привык видеть водитель, зазоры не «гуляют». Рулевая колонка закреплена намертво, зато диапазон регулировок водительского сиденья велик.

К тому же обод баранки не перекрывает приборов, информирующих водителя о самом важном — скорости, оборотах двигателя, температуре силового агрегата и запасе топлива в баке. В версиях с мотором объемом 1,6 литра или в топ-комплектациях тахометр и спидометр обрамлены серебристым пластиком «под алюминий».

Возвращаясь к рынку

Renault Logan, при всех его качествах, едва ли способен всерьез изменить климат на российском автомобильном рынке. Хотя бы по той простой причине, что рынок наш до сих пор испытывает дефицит недорогих машин. Сколько бы ни производилось и не ввозилось автомобилей в ценовом диапазоне до 13, а то и до 15 тысяч долларов, все они раскупаются, словно горячие пирожки. Если уж это не откровенно проигрышные модели, или если продавец вовсе не тратится на рекламу.

Наконец, завершая разговор о «Логане», скажу несколько слов о стоимости его содержания. Компания Renault ввела в России единую стоимость сервисного обслуживания и запасных частей, вне зависимости от региона. Применительно к Logan это означает, что первое ТО при пробеге 15 тысяч км обойдется в 99 долларов. Второе — в 129, третье — в 89, а вот четвертое (60 000 км) окажется самым дорогим — 149 долларов плюс работы по замене всех ремней, что может увеличить итоговую сумму (если считать по максимуму) еще на 249 долларов. Корпоративные клиенты, впрочем, уже сейчас могут рассчитывать на скидки.

«Автомобильные Известия», №18 (85), 2005