

Renault Logan — Lurkmore

Третьим примером гетерозиса близкородственных видов можно назвать американский гибрид малины и ежевики, иначе именуемый как *логан-ягода*, который можно назвать и малиной и ежевикой особого типа, - но отличающийся гигантскими размерами.

— Из гбнущей Педивикии

Renault Logan (первоначальн. *Dacia Logan*, рус. *Дачия Логан*) — румынское средство передвижения французских корней. Оно же Утюг, Лохан и так далее, в зависимости от испорченности фантазии. Собирается на части территории бывшего автозавода имени Ленинского комсомола **АЗЛК** в Москве, где сейчас работает сборочная артель представителей французского капитала — ЗАО «Рено Россия» (ранее ОАО «Автофрамос», в простонародье «Автохламос»), а также на АвтоТАЗе.

Общее описание

Практически ничем не отличается от большинства машин своего класса в плане удобства и комплектации. На него с радостью пересаживаются как бывшие почетные тазоводы, так и владельцы других повозок (бюджетных и не очень), у которых после кризиса золотой запас ВНЕЗАПНО закончился. Основная аудитория — замкадская и околорамская беднота: старые пердуны, отцы-герои, дачники-куны, таксисты и офисный планктон, у которого пока не хватает денег на кредитный **Форд Фокус**, но очень хочется ездить на иномарке. По качеству стоит выше многих изделий отечественного автопрома, исключительно потому, что проклятые буржуины не практикуют **распил** бабла, выделенного на проектирование и производство "народных" повозок.

Возможно, это кого-то удивит, но несмотря на своё первоначальное место прописки, сабж - таки полностью французская разработка. Проектирование началось в 1998 году, а сам автомобиль был представлен широкой массам в 2004. При его разработке для пущей экономии разработчики в **добровольно-принудительном** порядке решили полностью положиться на **современные компьютерные технологии**, не было изготовлено ни одного прототипа. Даже название машине дал тот же **железный дровосек**, что и Форду Мондео.

Когда разработка только начиналась, инженерам дали четкое указание: на момент выхода на рынок Логан в минимальной комплектации Authentique должен стоить не более 5000 евро. **Толстые дяди в цилиндрах** из руководства компании Рено-Ниссан дали команду экономить на всем, в результате облегченный утюг пострадал как в плане комфорта, так и в плане безопасности: отсутствие **нормального** бортового компьютера, ручные стеклоподъемники, «квадратная» форма кузова (дешевые несложные штампы и минимум требований к станкам), отсутствие кондиционера и усилителя рулевого управления, плохая шумоизоляция, отсутствие пакета безопасности (АБС+подушка безопасности переднего пассажира). Справедливости ради стоит сказать, что в комплектации Privelege первой фазы почти все баги пофиксены, за исключением «зубильного» дизайна и шумоизоляции. Чтобы еще сэкономить, авто собирают с преимущественным использованием ручного труда — «обезьянка» в странах третьего мира стоит гораздо дешевле **робота** или **западного рабочего**.

Производители в этой стране тоже по-своему пытались удешевить сабж — заливали рабочие жидкости (моторное масло, масло в ГУР, антифриз) **отечественного** производства, однако участвовавшие случаи гарантийных отказов Утюга из-за ослиной мочи вместо кошерного французского продукта заставили руководство предприятия отказаться от такой «экономии», в новые партии Логанов, Сандеров и Дастеров что попало не льют, ибо отзыв крупных партий машин на



Logan Ph.1

Logan Ph.1



Logan Ph.2

Logan Ph.2



Logan 2

бесплатное внеплановое ТО с серьёзным ремонтом неслабо бьёт по карману владельцев концерна.

What is so popular?

Цена на новый Логан в средней комплектации в начале 2000-х была ниже одноклассников от Kia, Hyundai и VW. Добавил радости в и без того хорошую статистику продаж кризис 2008 года, когда куча [кое-какеров](#) ну очень среднего звена не смогла купить вожделенный Форд Фокус, [ВНЕЗАПНО](#) переставший быть бюджетным с комплектацией «нищеврод» ничем не лучше оной у Логана, но изрядно дороже. Ну ты понел.

Маслице в пожар вожделения Утюгом также добавляли и другие соображения от поклонников:

1) бывший почетный тазовод, привыкший копаться в своем лучшем в мире конструкторе на колёсах каждую неделю и возить с собой полный багажник инструмента и запчастей, будет приятно удивлен, что тот же набор железа для Утюга почему-то **не нужен**;

2) офисный планктон, не привыкший пачкать нежные ручки моторным маслом, литолом и постоянно чинить бюджетную повозку на коленке тоже доволен — при бережном обращении Утюг ломается редко, убить его можно только регулярным и злостным уклонением от технического обслуживания и заливкой ослиной мочи вместо рабочих жидкостей;

3) таксисты, вообще не привыкшие вкладывать бабло в сколько-нибудь серьёзный ремонт и выжимать из средства передвижения все соки в угоду прибыли, непременно оценят, что при среднесвинской эксплуатации и огромном годовом пробеге машины первые серьёзные проблемы с силовым агрегатом начинают появляться только после 200 тысяч пробега;

4) дачник-кун доволен объемом багажника в полтысячи литров, куда можно напихать 100500 саженцев лучших в мире баобабов, [over_9000](#) лопат и граблей и сотню километров шланга для полива подрастающей [конопли](#);

5) отец-герой умиляется вместительным салоном, куда, кроме собственного слоновьего брюха, он может посадить жену и (или) четыре-пять собственных детенышей среднего размера.



Уютненький салончик

[как собирают иномарки в россии.flv](#)
Доводка кузова Logan/Sandero традиционным для этой страны [способом](#)

В интернете

В интернете сабж возник благодаря широкой рекламе как на зомбоящике, так и в прочих СМИ. Однако самую большую роль сыграли его адепты. По примеру владельцев [ТАЗов](#), владельцы Логана решили взять рекламу в свои руки и превратились в боевых хомячков: на сегодняшний день о «великолепной иномарке» за нидорагаа узнают в основном от них. Действуют [по тому же принципу](#), что и [всякие сектанты](#) на улицах: отлову и заебыванию потенциальных слушателей рассказами о «правильной машине» и опусканием конкурентов.

Конечно же, лютые срачи «наше vs ваше» велись давно, однако с появлением Утюга перешли в более жесткую форму, давно оставив позади все срачи прошлых лет, уступая только эпическим войнам на тему «нужен ли этой стране ВАЗ». Если в прошлом обычно вяло срались нищевроды на ладах и инопомойках, то сегодня тема «логан vs %bucketname%» уделывает любого прошлого срачелидера своими взаимоисключающими параграфами, отдельными представителями с ФГМ и, конечно же, [рекордным по объему](#) срачем.

Основные битвы развернуты на форумах вазоводов, а особенно люто на «официальном»™ форуме по [Калине](#), где тема «Kalina vs Logan» давно перевалила за пару тысяч страниц, и конца этому не видно. Самых неменяемых участников срача регулярно знакомят с [банхаммером](#), но, подобно вурдалакам, на их место восстают новые.

Сами сектанты часто задвигают самый «убойный», как им кажется, аргумент для производителей узкой линейки кузовов: у ваших производителей нет универсала, а у нас — есть (Dacia Logan MCV). Хомячье умалчивает тот факт, что MCV выпускается только в Европе и новую машину в этой стране купить несколько проблемно. А то, что выпускается под маркой «[Лада Ларгус](#)», Логаном назвать язык уже не поворачивается из-за качества сборки, так как Ларгусы



Таки да! Их ещё тюнингуют!



Спойлера are never enough.

собирают наиболее **квалифицированные** и **опытные** специалисты. Традиционного качества сервис на ВАЗовских СТО и другие ништяки тоже в комплекте.

Есть мнение, что некоторые владельцы на самом деле страдают от комплекса неполноценности, купив Logan и слегка позабыв, что это не Мерс С-класса. Поэтому, испытывая нечто вроде анальных болей, спешат поскорее восстановить свое несколько подмоченное ЧСВ методом набрасывания говен на все возможные вентиляторы, не особо обращая внимания на такие мелочи как направление движения воздуха. Данное поведение очень роднит их с владельцами **прулей**.

Логан изначальный aka «Фаза-1»

Производство начато в 2004 году и прекращено в 2009 году. Отличалось самым лютым внешним зубилодизайном, наиболее кошерной сборкой, расово верными европейскими комплектующими, приличной окраской и антикоррозионной защитой по-честному оцинкованного кузова. Логановод-кун, проездивший на авто 2006 года более 6 лет, свидетельствует, что продал его с кузовом без ржавок, ржанок, ржабок и ржуги, которая поражает ТАЗы уже на 2-3 году использования. Притчей во языцех стало отсутствие на фазе-1 внутренних ручек на передних дверях — их заменили выемки на пластиковых выступах. И хотя удобство открывания дверей от этого нисколько не пострадало, данный факт породил тонны **срача** на тематических форумах. Несмотря на то, что на поздних версиях Утюга означенные ручки таки появились, сектанты святого Логана, пересевшие с первой фазы на вторую с ностальгией вспоминали выемки, которые не ломались в силу конструктивных особенностей куска честного дубового пластика.

Рестайлинг aka «Фаза-2»

Пришло на смену предыдущему в 2009 году, остатки машин пылились у дилеров и в 2015^[1]. Внешне отличается формой декоративной решетки радиатора, изгибами кормы, оптикой и зеркалами, впрочем не так уж сильно. В целях сохранения так называемой «демократичной» цены машинка была прилично ободрана: во всех комплектациях исчезла удобная внешняя ручка («ключик») багажника, испарился стабилизатор поперечной устойчивости, дематериализовался внешний фильтр тонкой очистки топлива, комплектующие силового агрегата и подвески начали массово заменять на аналоги из бананостанов. Дело в том, что ударники капиталистического труда на «Рено Россия» вовсю практикуют ещё один способ удешевления Утюга — замену расово фашистских, японских и лягушатных комплектующих аналогами, произведенными в Румыниях, Турциях и прочих банановых республиках. И хотя качество последних все же гораздо выше вазовских, но не идет ни в какое сравнение с истинно верными железяками. Экономя 3 евро здесь и 5 там, удается немного удешевить автомобиль, что в потоке даёт приличные суммы. Жаль, что качество от этого не растёт, а даже совсем **наоборот**, да.

Справедливости ради стоит заметить, что не все партии подвергались такой «модернизации». Но есть особо косячные линейки, например 2010 года, у которых передние стойки дружно текли на 45000 км пробега, тогда как расово верные выхаживают более 100 тысяч. В 2014 году и вовсе часть машин разошлось по автосалонам с непроваренными подрамниками, после чего слесари у официалов с «огромным» наслаждением выискивали непровары на машинах из **красного ОТС**. Однако появились и некоторые мелкие изменения к лучшему: зеркала заднего вида стали больше, появились более плавные обводы передней панели, обновилась прошивка «мозгов» — машинка стала слегка шустрее на «верхах» при той же мощности двигателя, появилась регулировка угла наклона рулевой колонки, начиная со средней комплектации.

Сандеро aka недоЛоган-хэтчбек



Универсал aka дивановозка



Утюг номер раз



Утюг номер два



Найди десять отличий

В 2010 году Автофрамос таки осилил так называемую «локализацию» очередного выдающегося болида за недорагааа — Sandero. Сабж позиционировался как «совершенно новое авто», но фактически те же яйца, только в профиль: логан-хэтчбек. Очередь желающих с пачками денег наперевес, как в таких случаях водится, стояла аж на полгода вперед, так как маркетинг свое дело уверенно сделал. Сейчас, как и Логан, несколько сник на фоне более новых бюджетных катафалков и доступен без всякой записи в любом салоне. Отличается формой «морды» и багажником, объём которого лягушатники умудрились уменьшить чуть менее, чем наполовину. При этом Сандеро стоит почему-то дороже расово верного Логана. Также, этот укороченный обрубок Утюга имеет модификацию «Степвэй», которая, со слов производителя, якобы «почти что кроссовер». На самом же деле же вся разница — в жесткости амортизаторов и пружин.



Укороченная версия Утюга aka Сандеро

Logan на ТАЗ-е

В начале 2010 года «Рено» объявило о возможном переносе части производства на одну из веток АвтоВАЗа. Наивные логановоды тут же засмаковали — теперь их любимое детище обязано будет стоять еще дешевле, ведь «вазовскому быдлу» можно платить меньше за работу. Сторонники же тольяттинского завода предполагали, что для великого русского завода лягушатники из Рено сделают новую современную модель или, в крайнем случае, отдадут ожидающий запуск в производство на французском заводе проект какой-нибудь новой машины.

Но ВНЕЗАПНО Автомаил всех обломил, выложив фотку секретной 3D модели «оружия победы» в виде универсала Dacia Logan MCV (в девичестве Renault R90) с ТАЗовским шильдиком вместо румынской открывалки на месте логотипа. Чуть позже, в августе, на Нерезиновском недоавтосалоне АвтоВАЗ представил «новинку» вживую. У поклонников отечественной марки такой поворот событий вызвал немалый зуд пониже спины.

Вдобавок результат от такого пренебрежения уровнем ЧСВ автомобильной святыни этой страны усиливался **когнитивным диссонансом** от факта, что новая повозка будет выпускаться в 5-ти и 7-ми местной комплектации, что как бэ намекает на новую попытку ТАЗ-а прорваться в сектор минивэнов и легковых коммерческих и семейных автомобилей, потеснив ненавидимые вазилинистами Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Fiat Doblò и подобные.

Однако поклонники ТАЗа, памятуя о всем уже сказанном в сторону Logan, теперь не знают, как реагировать на бывшего конкурента с расово правильным значком на тольяттинском конвейере. Надежда же, что вкупе с сумрачным гением тольяттинских работяг ТАЗовский агрегат получится лучше чем автофрамосовский, витает только в умах больных ФГМ сторонников завода. Единственную ложку меда добавляет перспектива появления битв с новыми заклятыми врагами светлого будущего отечественного автопрома **в лице ТАЗа**. Однако, родство и примирение с основным врагом лишило многих боевых холиварных ТАЗоводов смысла жизни.

7 июля 2011 года ТАЗ так **выдал** очередной высер с гордым названием Largus, чем немало доставил **обычному** **люду**. По-латыни это значит «щедрый», и **быдло** сразу смекнуло, как щедро опустошатся их карманы при покупке сабжа, когда ценник выше 9000. Таким образом, можно сделать смелый вывод: срач ВАЗ vs Logan переносится на недостижимые человеческим разумом высоты. Абсолютно непонятно где свой, где чужой, кто мудака, а кто нет.

Больше всего же появлению машины удивились слесари официалов ТАЗа. Здесь дошло до смешного: за пределами МКАДа еще в 13-14 годах многие ларгусоводы были вынуждены чиниться у официалов Renault, ибо тазомеханики дружно отнекивались от «непрофильного» автомобиля.

Фэйлы народного Утюга

- люто пиздецкий внешний дизайн в стиле «обрубков», особенно своими плавными обводами доставляет корма сего пепелаца, что неудивительно, так как проектировал сабж в основном **электронный идиот** (см. на "морду" Opel Astra, который "Утюгом" почему-то никто не называет);
- приличная парусность кузова из-за упомянутого выше говнодизайна;
- **интересная конструкция** передней панели phase 1 с обратной кривизной, благодаря чему все водители, в данный момент находящиеся на дороге рядом с сабжем, рискуют нарваться на локальный **пиздец**, если водителю Логана захочется на ходу переключить режимы печки или циркуляции воздуха;
- **замысловатая конструкция** внутреннего пыльника левого колесного привода, при разрыве которого масло из коробки быстренько выливается к ебням и коробка самовыпиливается (ради справедливости стоит упомянуть, что это фейл не только Логана, а всего семейства реновских



Какой-токой «Рено»? «ВАЗ», ёпта!



Уже в металле

- коробок JHx), но... в новых Логанах баг пофиксен;
- отсутствие** годного маршрутного компьютера (родной годен только в качестве калькулятора израсходованного луца) или его полное отсутствие в комплектации «нишеброд»;
- отсутствие (в некоторых комплектациях) стабилизатора поперечной устойчивости, невозбранно выпиленного заводом, чтобы удешевить сабж, что таки устойчивости на поворотах ему не прибавляет (но ничто не мешает купить оный и воткнуть в свою машину самостоятельно);
- затейливое** внутреннее освещение салона (плафон находится в таком месте, что ночью при включении света на задних сиденьях темно, как у **нигры** в заднем проходе, ВНЕЗАПНО таким же фэйлом страдает не только Logan, например в собрате по конторе «Рено-Ниссан» под названием Nissan Juke проблема абсолютно та же, хотя класс «жучка» не сравним с Утюгом);
- примерзающие нахуй зимой после ВНЕЗАПНОГО потепления-похолодания задние двери;
- стёкла задних дверей открываются только на половину высоты окон;
- шумная коробка передач (но тут лотерея — либо шумит с новья, либо не напоминает о своей работе ничем);
- изумительная** шумоизоляция салона, в результате чего в салоне хорошо слышны разные интересные звуки, которые издают движок, трансмиссия и тормозная система;
- просто ахуительная конструкция замка багажника (одноразовое пластмассовое **УГ**, на которое ни в коем случае нельзя нажимать со вставленным ключом);
- высокая корма неиллюзорно напрягает при движении задним ходом, ибо не видно ни хуя (лечится установкой парктроника или камеры заднего вида);
- передвижение со скоростью свыше 130 км/ч в силу аэродинамики, высокого центра тяжести и отсутствия стабилизатора может сжать в ноль даже анус Бори Моисеева, ибо реально чувствуется склонность машины к потере управляемости.
- дебильная конструкция средней стойки, которая при сильном лобовом столкновении ВНЕЗАПНО оказывается в салоне (усилитель средней стойки заканчивается под нижней петлей двери и к порогу никак не привязан).

А в чём же вин?

А вин в том, %username%, что западный производитель снизошел до **простых людей** нашей необъятной Родины и сотворил простой, вместительный и относительно дешевый автомобиль:

- приличный для седана клиренс (155-170 мм), там где **тазик** ляжет на брюхо, утюг идёт, как танк, что является win'ом с учетом **состояния дорог в этой стране**;
- просторный салон, куда, кроме водятла, спокойно сядут ещё четверо здоровых лбов, попробуйте влезть впятером в Калину или Приору и проехаться на заднем сидении, потом проделайте то же в Логане, выбор пассажира будет очевиден в силу отсутствия необходимости обнять уши коленками и втянуть плечи в живот;
- годная и хорошая печка, которая в лютые морозы заставляет потеть;
- удобная конструкция дефлекторов печки/кондея, при помощи которых поток горячего/холодного воздуха можно направить в нужном направлении, при этом летом простудиться просто невозможно;
- вместительный багажник, в который, несмотря на штанги петель, влезает до хуя и больше всякой **неведомой ебаной хуйни**;
- подвеска Логана кушает с показным безразличием любые неровности на любых скоростях и при этом редко ломается;
- сам Утюг тоже ломается редко, если с машинкой обращаться бережно, то первый более-менее серьёзный ремонт светит никак не ранее второй сотни тысяч пробега, а то и позже, этот факт объясняется прежде всего тем, что при исследовании подкапотного пространства **ВНЕЗАПНО** обнаруживаются такие **кошерные** вещи, как расово фашистский генератор Bosch (или расово французский Valeo), расово **лунный** стартер Mitsubishi и другие **ништяки**;
- в лютейший мороз (ниже -30С), когда из всех этих ваших КИА, АУДИ, мерингов, а тем более тазов без колдунства 80-го уровня ничего, кроме задушенного мяуканья не извлекается, агрегат утюга ВНЕЗАПНО легко заводится 4-5 поворотами стартера;
- несмотря на то, что идея компоновки и устройства двигателя восходит к лохматой середине прошлого века, и маркетологи приложили к нему свои грязные лапы гораздо больше, чем расово верные инженеры Рено, надежность его оставляет двигатели тазов далеко позади, в первую очередь из-за того, что утюг не является результатом **распила** выделенного на его разработку и производство бабла;
- при ремонте утюга **ВНЕЗАПНО** обнаруживается, что к нему подходят некоторые запчасти от тазов и **москвичей** (движок бензонасоса, радиатор, вентилятор и диффузор радиатора, ступичные подшипники и т. д.), практически все ремонтные работы на двигателе и ходовой части (кроме настройки мозгов, углов установки колес и обработки железа двигателя на расточном станке) можно выполнять самому, имея прямые руки и набор дешевого китайского инструмента, кроме того имеется широкий выбор недорогих неоригинальных запчастей неплохого качества;
- люто, бешено** презираем реальными идущими к успеху чоткими пацанами на черных тазах с затонированными стеклами, фарами, нахуй обрезанными пружинами и обоссанными котами колесами, мечтающими сменить свой таз на машину и тайком дрочащими на Утюг.

Мнение патриотов

История проникновения фирмы Рено на российские автопредприятия заканчивается как-то всегда интересно. Однако, начнём по порядку. Началось всё с того, что в середине 90-х (вообще Рено положил глаз на АЗЛК ещё в середине 80-х, см. журнал «Наука и жизнь» № 4 за 1985 год), моторы лягушатников небезуспешно ставили на рестайлинговую версию Москвича 2141 — «Святогор». Машина была уже не просто ведром с гайками, а ведром с гайками нестандартного размера. В результате чего АЗЛК тихо помирает, а на его костях строится «Автофрамос» для производства сабжа.

Антимосквичевская реклама
Логана
Реклама Логана

Спустя годы Рено приобретает 25 процентов акций АвтоВАЗа, и тот сразу становится убыточным. При этом закрываются многие перспективные направления: Лада Революшн, Проект С и т. п. Зачем-то АвтоВАЗ покупает лицензию на производство двигателей 1,4 (8кл) и 1,6 (8кл), которые по характеристикам ХУЖЕ, чем разработанные совместно с Порше переднеприводные движки, сворачивает деятельность современного исследовательского центра по доводке автомобилей.

Учитывая, что незадолго до прихода Рено на АЗЛК на «Москвиче» почти отладили современное (по тем временам) производство двигателей для легковых автомобилей, в том числе — первого в СССР легкового дизеля, напрашивается мысль о заговоре французского отделения ZOG против отечественной автомобильной промышленности.

Забавно, но аналогичная ситуация имела место быть и с Икарусом: в 1999 году Рено покупает Икарус и создаёт группу Ikarusbus, а в 2003 основное предприятие Ikarusbus закрывают из-за нерентабельности. И это вам не хуй собачий, а некогда крупнейшая в Европе автобусостроительная компания.

Второе поколение небезызвестной повозки

На Парижском автосалоне 2012 года парни из Dacia, румынского филиала Renault, таки показали «второе поколение» широко известной тройцы: Logan, Sandero и Stepway (тот же Sandero в более модном обвесе на слегка задранной подвеске и продаваемый как ультранищевый кроссовер). Если не особо внимательно приглядеться, то из всех изменений — отсутствие чемоданного дизайна, нормальный профиль кормы, архитектура и расположение салонных приборов более подходящее для белого человека (проводку на CAN-шине снаружи не видно, ESP тоже в глаза не бросается, стабилизатор и вовсе под низом). Тащем-то, даже реношники не очень скрывают, что пепелац будет использовать все ту же платформу В0 практически без доработок. ИЧСХ, линия разъема задних дверей, проведенная с изяществом пьяного резчика автогеном, осталась все там же и дальше устрашать народ. Здоровенные рамки дверей прилегают. Цену на европейском рынке обещают около 7500 евро. Такие дела. Однако же, как ни крути, в максимальной комплектации сабж кошерно отличается от предка. Хотя, естественно, приборная панель от предыдущего поколения Fluence и магнитола от Дастера намекают на незыблемые традиции производителя играть в Лего.



Драма с ценами

«Объехал порядка 10-15 салонов разных производителей, посмотрелся такого, что до сих пор челюсть предерживаю. Из того, что помню: логаны по 700, дастеры в топе по 1.2 ляма, пустые лансеры по 800 и 980 с автоматом, митсу ASX за 1.3 ляма, солярис на автомате в стартовой комплектуре за 750. С сегодня обещают +10% к цене, с нового года еще +20%. В общем на рынке новых авто какой-то ад. »

— Типичный покупатель

В середине декабря 2014 года до дилерских салонов докатилось его величество Крысис. Причем с чисто русским размахом. Стоило заводу поднять цену на 20 (двадцать!) тысяч рублей, как в некоторых салонах за день ценники успели перевесить трижды. Таким образом, среднефаршированный логан 2 в комплектации Privilege с 500+ тысяч ВНЕЗАПНО подорожал до 700, обеспечив лютые продажи китайцев, которым хитрые руководители цены не подняли. Владельцы же дастеров в максимальной комплектации и вовсе вступили в клуб «машина под миллион». Хомячки, естественно, с криками «а вдруг еще подорожает!» бросились скупать Утюги, обеспечив перед Новым годом изрядный геморрой и профит работникам салонов... Размах страстей был настолько эпичен, что до марта 2016 года салоны стояли

полупустые, оставались закономерно непроданными топовые автомобили. Были даже очереди за кредитоповозками нужного владельцу цвета, в ряде салонов крупных городов хитрожопые менеджеры быстренько организовали платную очередь. И практически полное отсутствие работы в 2015, что, в общем-то, настолько типично и для бизнеса, и для потребителей в этой стране, что было даже слишком ожидаемо. Продажи многие дилеры не вернули к старому уровню и к концу 2016. Вал страстей закономерно схлынул с рассеиванием денежной массы на руках потенциальных покупателей в 2015—2016 году. На Авито и Авто.ру весь 2016 и начало 2017 года висела масса объявлений типа «Продам Renault XXXXXX за 100500 нефти», в которых паникеры пытались продать по завышенным ценам купленные в панике тарантасы. Что характерно, висеть таким объявлениям еще долго — спрос упал до нулевых показателей.

Дастер

Недопаркетный недокроссовер с расово монгольским дизайном. Он же Ниссан Террано в лягушатно-монгольском исполнении. Прямой потомок Утюга по материнской линии. Дизайн передней части [приснился товарищу Тунге в кошмаре](#), в результате получилось нечто, видом своим смахивающее на помесь лунохода с придуренным бегемотом.

Рено позиционирует сабж как внедорожник, однако назвать внедорожником даже полноприводную версию Дастера у водятла-куна язык не повернется, это скорее универсал повышенной проходимости. При разработке повозки хотели дать имя «Kanjara» («Мягкий»), однако благородное животное всё же решили не позорить.

Косяки конского лунохода практически повторяют историю предков: отвратная шумоизоляция, убогий компьютер, отсутствие кондиционера в базовой комплектации и так далее, [ну ты понел](#). Следует добавить сюда цену, зашкаливающую за разумные пределы более, чем полностью (на начало 2015 года менее чем за 650 тысяч аутентик машинку не найдешь).

Достоинства повозки оценят жители Зажопинсков, отцы-герои и дачники-куны: приличный клиренс аж 205 мм (в этом с Конярой могут сравниться Land Cruiser, X-Trail, Murano, Evoque (ага, у говнохода за 7 лямов — 195 мм), а учитывая цену...), позволяющий ездить по отличным дорогам [этой страны](#), не боясь пробить защиту картера ВНЕЗАПНО подвернувшейся колдоёбиной, дохуя и больше места в багажнике (1636 литров, если выкинуть всё лишнее). Кроме того, конеход ремонтпригоден в гараже дяди Васи чуть менее, чем полностью. История повторяется в хорошем смысле — вовремя сделанное ТО сэкономит кучу бабла и позволит дохуя и больше кататься на коняре без особых затрат и проблем, главное помнить что это не Таз и обслуживать его как Таз (ездить на одной смене моторного масла 100 тыс.км. или столько же не менять свечи) противопоказано.

Реальными пацанами авто позиционируется как «старопердунская помойка» и «нищевродское корыто», однако ж комплектация Люкс Привележ за лимон деревянных может посрамить владельца настоящих иномарок, особенно в плане безопасности. Впрочем, с удобствами пожиже, такие кошерные вещи, как полный электропакет и другие ништяки владельцу конской шайтан-арбы не светят, зато с рестайлингом общая электронная база со вторым поколением Логана принесла возможность установки круиз-контроля, климата и прочих кошерных вещей.

Каптюр

Дастер оказался прельстив и любовен для деда-дачника и нищеврода-ценителя современной автомобильной моды на кроссоверы. Однако же среди предполагаемой городской [ЦА](#) вызывает в основном насмешки и раздражение за пенсионерский стиль, спартанский салон и компромиссную безопасность (ибо при разработке знатно сэкономили на металле, в результате чего в машине недостает некоторых весьма нужных в случае ДТП элементов жесткости). Это со временем стало причинять анальные боли руководству французского концерна, тем более в этом сегменте на горизонте замаячил конкурент от заклятых узкоглазых друзей — Hyundai Creta, которые со своим Hyundai Solaris хорошенько поднаслали в продажи Logan/Sandero.

Для того, чтобы срочно выправить положение и не допустить успеха конкурента было решено выпустить,



«Мягкий» Коняра

«Мягкий» Коняра



Конь,
обработанный
напильником

Конь, обработанный
напильником



Версия для
Трансильвании

Версия для Трансильвании



Не надейтесь. [Ваш](#)

наконец, машину с дизайном, от вида которой не будут морщиться городские обыватели. Что и было сделано в лице Renault Kaptur. Особенностью данного пепелаца и главным отличием от Captur, версии для Европы, является использование у нас все той же платформы B0. Европейский же Captur при идентичности дизайна сделан на той же платформе, что и Symbol, выпущенный у нас в кризис 2014 года.

Главный фэйл данной брочки состоит в жадности маркетологов и, как следствие, завышенной цене при весьма странном наполнении комплектаций, когда для того, чтобы получить машину под себя, нужно либо покупать полную версию за сотни нефти, либо дополнять за счет опций предыдущую, что нифига не менее затратно. Так что продается сие подделие [не слишком успешно](#).

О происхождении видов

К вашему сведению!



В этой статье мы описываем происхождение видов, а не все когда-либо сделанные самобеглые колесницы. Ваше мнение о значимости лично вашей машины [никому не интересно](#), поэтому все правки, расширяющие и углубляющие данный перечень, будут откочены, а их авторы — расстреляны на месте из реактивного говномета, [for great justice!](#)

NB! Как бы не было смешно, такие телеги как Lada Vesta, Lada Kalina II и весь родственный ей модельный ряд **НЕ** имеют отношения к альянсовским платформам. Несомненно, общий стиль легко улавливается, класс и размер также совпадают, однако это не платформы Renault-Nissan. Дело в том, что LK2 — это всего лишь не очень сильный апгрейд «Калины» первого поколения (изменения в основном по бамперам, оптике с прилегающими панелями и по салону). Соответственно, Lada Granta и Nissan onDo/miDo (как и сама LK2, тащем-то) — это лишь очередные ипостаси все той же «Калины-1», которую в таком ракурсе вполне можно считать отдельной платформой, пусть и созданной под сильным влиянием запчастей и комплектующих от альянса. Lada Vesta — это то, что осталось от «проекта С» (aka VA3-2116), который долго и не очень успешно пилили на VA3 с начала нулевых, пока на него не набивали Рено с Ниссаном. После овладения VA3ом, на основе «проекта С» под влиянием платформ В и B0 концерна была создана так называемая «платформа Lada В», первым представителем которой и является Lada Vesta, а в светлом будущем на нее [будет переведена](#) любимая горцами Lada Priora, а также созданы новые модели, отчего-то С-класса.

Надо отметить, что не зря концерн Renault-Nissan (включая примкнувшие к нему Dacia и АвтоVA3) называется концерном. Многие из выпускаемых моделей их марок технически из себя представляют одно и то же, различаясь лишь внешними панелями кузова и интерьером в салоне. Если рассмотреть так называемую «платформу B0», на основе которой создан сабж, то все ниже следующее представляет собой по технике ровно одно и то же:

- Супермини: Renault Clio (III и IV)/ Modus
- Седаны: Renault Logan, Nissan Almera (G15 поколение), Nissan Tiida (C11 и C13 поколений)
- Хэтчбеки: Renault Sandero/Stepway, Lada Xray
- Универсалы: Lada Largus
- SUV: Renault Duster/Kaptur, Nissan Terrano/Cube (GZ11)/Juke
- Вэны: Nissan Note (E11 поколения), Renault Scenic IV
- LCV: Nissan NV200

Также нелишним будет отметить, что B0 — это не более чем удлиненная версия более старой платформы В, на которой основаны многие замечательные автомобили концерна, например, Nissan Micra/March (K12 поколение) или Renault Symbol 2го поколения. Также от платформы В в свое время отпочковалась платформа V (от versatile — «гибкий» по-французски), которая также используется в каждом втором французско-японском тарантасе, например небезызвестный Nissan Juke или Renault Captur, европейский брат нашего.

На вполне ожидаемый вопрос — а зачем весь этот цирк нужен — можно ответить: маркетологам видней. Если более развернуто, то этот трюк позволяет руководству концерна одновременно экономить на инженергах, наращивании разнообразия модельного ряда без изменений по технике, а также на запуске новых производств. Оно и понятно, инженеры что в Европе, что в Японии весьма недешево оценивают свои услуги, поэтому основательно вкладывать бабло руководство концерна должно только на этапе проектирования и разработки самой платформы. Для экономии на организации производства к платформе будет приложен не один томик документов, расписывающих произвольной гибкости способы и схемы, позволяющие начать выпуск любого подобного пепелаца хоть в рамках существующего завода (см. тот же VA3), хоть посреди чистого поля, ибо все оборудование будет заранее подобрано, а его размещение увязано, поставщики запчастей заранее выбраны, критерии по допуску местных запчастей на новый конвейер прилагаются. Наличие готовой платформы позволяет недорого и в оперативные сроки (по сравнению с полным циклом разработки) наплодить целую кучу моделей под разные классы, марки и рынки, при этом так [высокоумдро](#) их между собой увязать по комплектациям и разделить по ЦА, что со стороны типичного обывателя разница между этими машинами оказывается глубже Марианской впадины. Нет, ну правда, что общего может быть между Nissan Tiida, Lada Xray и Renault Kaptur?

Обыватель ответит «ничего» и уедет в закат на своем Логане, гордый, что у него-то настоящий надежный мужской автомобиль, а не эти ваши ломучие метросекуальные повозки, годящиеся лишь для ремонтируемых дважды в год дорог в Москве... Такие дела.

См. также

- [Офисный планктон](#)
- [Lada Kalina](#)
- [Форд Фокус](#)
- [Chery Amulet](#)
- [Гуррен-Лаганн](#)
- [X-Men](#)

Ссылки

- [Обиталище владельцев в интернетах](#)
- [Авто ревью «Невозможный автомобиль»](#)
- [Ria.ua Тест-драйв Лохан](#)
- [Взгляд газоведа на «современный» двигатель Логана](#)
- [Реакция хомячков на предыдущую статью в стиле «нет и не надо»](#)

Примечания

- ↑ В настолько кройльной комплектации, что туда даже не приварили кронштейн концевика багажника. Зато бампера в цвет, лол



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#)
[Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#)
[Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#)
[Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#)
[День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#)
[Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#)
[Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#)
[Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КраАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#)
[Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#)
[Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#)
[Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)



Франция

[Renault Logan](#) [Блез Паскаль](#) [Бомарше](#) [Бутик](#) [Великая теорема Ферма](#)
[Великая французская революция](#) [Вольтер](#) [Вьетнамская война](#) [Галльское нашествие на Рим](#)
[Декарт](#) [Дело Дрейфуса](#) [Дидро](#) [Д'Артаньян и три мушкетёра](#) [Жан-Жак Руссо](#) [Жанна д'Арк](#)
[Же не манж па сис жур](#) [Зидан](#) [Извините мой французский](#) [Иностраннный легион](#)
[Красная Шапочка](#) [Крестовые походы](#) [Крымская война](#) [Маркиз де Сад](#) [Марсельское убийство](#)
[Маянезик](#) [Мерлезонский балет](#) [Месье знает толк в извращениях](#) [Минет](#) [Мистраль](#)
[Мясо по-французски](#) [Наполеон](#) [Николя Саркози](#) [Нострадамус](#) [Отечественная война 1812 года](#)
[Палата мер и весов](#) [Паркур](#) [Первая мировая война](#) [Постмодернизм](#) [Призрак Оперы](#)
[Россия в 1839 году](#) [Серж Гензбур](#) [Синдром Туретта](#) [Синдром французского борделя](#)
[Статуя Свободы](#) [Съешь ещё этих мягких французских булок](#) [Франция](#) [Шевалье д'Эон](#)

