



# news № 1 (3) / январь 2010 г.

# LOGAN-(LC)

[www.logan-news.ru](http://www.logan-news.ru)

**РАССТАВАЛИСЬ С ГРУСТЬЮ  
ИЛИ 97 ТЫС. СПУСТЯ** **СТР. 2**

**ХОЛОДНО  
А ЕХАТЬ НАДО** **СТР. 4**

**НОВЫЙ ЛОГАН,  
КАКОЙ ТЫ?**

**СТР. 2**



**СВОИМИ РУКАМИ**

**СТР. 8**

**LOGAN**  
[www.logan-shop.ru](http://www.logan-shop.ru) **SHOP**

Автозапчасти и аксессуары (495) 741-34-97  
Москва, 2-й Балтийский переулок, д.6  
(вход с торца здания, магазин "Автозапчасти") (район ст.м. "Сокол")

[WWW.LOGAN-CLUB.RU](http://WWW.LOGAN-CLUB.RU)

# РАССТАВАЛИСЬ С ГРУСТЬЮ ИЛИ 97 ТЫС. СПУСТЯ



Расставаться с хорошим другом всегда грустно, но, увы, все течет, все меняется.

**Расставаться с хорошим другом всегда грустно, но, увы, все течет, все меняется. Минуло три с половиной года и практически 97 тыс. км дорожной ленты с того момента, как был приобретен Logan.**

Комплектацию тогда мы с женой выбрали «разумно-достаточную»: 1,4 л, ГУР, кондиционер, ABS, две подушки безопасности и передние стеклоподъемники – и спустя 3,5 года считаю, что выбрали правильно. Все, что было в данной комплектации, нам пригодилось, чего не было – особо не понадобилось. Под колесами машины побывали и городские дороги Москвы, и хорошие трассы, и разбитые дороги Тульской области, и грунтовка. Ни разу Logan не запротестовал пробами подвески, не брыкался раскачкой, не стонал скрипами салона. Лишь спустя пару лет, когда его в очередной раз трясли по грейдеру, нет-нет да поворчит дребезгом в недрах приборной панели. За все время он лишь однажды (на 93 тыс. км) попросился на сервис, не дождавшись очередного обслуживания, когда в его бак попал совсем уж плохой бензин. При чем Logan старался его переварить долго и настойчиво, но все же спустя 1000 км ему стало совсем плохо и потребовалось сроч-

ное лечение в виде диагностики, замены свечей и датчика кислорода. После «лечения» он, как ни в чем не бывало, снова весело заурчал мотором и был готов к любым авантюрам и путешествиям.

Да, за 73 тыс. км обивка его немного поистерлась, но замечательные чехлы, выигранные на слете Logan-Клуба, привели его салон в состояние нового. Спустя год и 30 тыс. км при продаже он таким же и остался.

Помимо плановых ТО, ради пущего здоровья, поменяли: помпу на ТО 60, датчик включения «стопов» (70 тыс. км, сломанный хозяином), термостат (76 тыс. км), прокладку приемной трубы глушителя и датчик положения коленвала (92 тыс. км, последний можно было просто почистить, а можно было и не трогать, заводя иногда со второй попытки), пяток различных лампочек не в счет. Обновление передней подвески на 76 тыс. км (наконечники рулевых тяг и рычаги «в сборе», хотя можно было заменить только сайлент-блоки) и замену амортизаторов на 92 тыс. км скорее можно отнести к пла-

новым заменам, нежели к ремонту.

Всего на ТО, включая чистку кондиционеров, и ремонты была израсходована 51 тыс. руб. У дилеров ТО делали до конца гарантии, а с 60 тыс. км – у неофициалов.

Спустя год после покупки Logan немного меня расстроил появившимися точечками ржавчины в желобках крыши под уплотнителем, но после ремонта по гарантии о данной проблеме забыл навсегда. По гарантии также поменяли чехольчик рычага КПП из-за сломавшегося в мороз фиксатора, и по отзывной кампании сделали дополнительный антикор задней правой арки колеса, а так же заменили трубки стеклоомывателя. Кстати, когда обращался по поводу замены чехла рычага КПП, до конца гарантии оставались считанные дни. «Деталь интерьера» и последние дни гарантии... Так что надежд особых не питал, но, к моему удивлению, в РТДС на ул. Обручева даже дополнительных вопросов не задали – через неделю менеджер по гарантии собственноручно заменил этот злосчастный чехольчик. В итоге чем-чем, а гарантийным обслуживанием Рено остался доволен, особенно если учесть, что при ремонте крыши бесплатно выдали подменный автомобиль.

За весь период Logan износил два комплекта резины (предложение не согласовано: «две пары: один...»): один штатный Vagun удивительно непропорциональной размерности, прошедший 45 тыс. км (ресурс оставался еще на 5-7 тыс. км), и по половине зимнего Gislaved NF3 и летнего Continental EcoContact3.

Аппетит по отношению к топливу Logan проявлял сдержанный: в среднем хватало по 8,2 литра на 100 км, в городе около 10, за городом иной раз меньше 5,5 литров (это если по ровной дороге и не более 100 км/ч без обгонов).

Страховать его было тоже не особо обременительно – 3 года КАСКО и ОСАГО за весь период обошлись в 80 тыс. руб. Страховка же помогала не раз: и лобовое стекло меняли, и крышку багажника красили, и арки задних колес правили. Все малярно-жестяные работы делали у официальных дилеров.

Пару раз пришлось зачищать контакты разъемов задних фонарей, когда вместо поворотника или стопа лампочки начинали дружно светиться, извещая о плохом контакте на «массу».

Из приятных мелочей особо стоит выделить парктроник, так необходимый Loganу, – его установка пару раз точно спасала бампер при маневрировании задним ходом. Также стоит выделить и коврики, три комплекта которых были заменены и, почему-



то, всегда цеплялись за педаль газа, напрочь игнорируя все попытки их закрепить. Пожалуй, борьба с ковриками и есть самое неприятное воспоминание о Loganе за 3,5 года общения и 97 тыс. км дорожной ленты.

Если кратко, то Logan оставил о себе ощущение невзрачной «рабочей лошади». В нем нет быстроты скаковой лошади, нет лоска племенного жеребца, нет мощи тягеловоза, но именно такие «рабочие лоша-

ди» делают основную работу, не привередничают с едой, и именно о таких «лошадках» и сохраняются наши самые теплые воспоминания.

Простой, неприхотливый, надежный, удобный, пусть и не самый быстрый и красивый, но на него всегда можно надеяться и знать, что он не подведет.

Благодаря стараниям нашего Logana, новым автомобилем стал тоже Logan, но в максимальной комплектации и с 16-клапанным двигателем 1,6 л. Выбор комплектации обусловлен только наличием 16-клапанного двигателя. Если бы такого двигателя не было, то взяли бы Logan, аналогичный предыдущему, только с двигателем 1,6 л, т.к. разница с 1,4 л сейчас стала незначительной (Значительной или незначительной? Не совсем понятна логика...).

Итак, прощай, Logan! Logan, здравствуй!  
**Bill.**



## ОБМЕНЯЙТЕ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ НА НОВЫЙ RENAULT





**RTDService**  
OFFICIAL DEALER MOSCOW RUSSIA

**ПРИЕМ И ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ. ТРЕЙД-ИН.**

МОСКВА, УЛ. ОБРУЧЕВА, 52, Т. (495) 718-66-77, КАШИРСКОЕ Ш., 61, Т. (495) 221-42-00,  
26 КМ МКАД (ВНЕШНЯЯ СТОРОНА), Т. (495) 787-51-41, [www.rtds.ru](http://www.rtds.ru)



**RENAULT**

# ХОЛОДНО, СНЕГ, А ЕХАТЬ НАДО...

Накидав план статьи, выделил его и торжественно нажал «del». Сильно притягивало взгляд «и т.д.» в последнем пункте. Перебрав в голове все, что я могу рассказать о своем опыте эксплуатации Логана в условиях резко-континентального климата (Красноярский край, Иркутская область) решил начать с конца:

**З**апомните господа! Все, о чем пишут авторитетные издания про надлежащее техническое состояние автомобиля, его оснащение, правильное и аккуратное вождение — в наших сибирских условиях должно возводиться в квадрат.

А теперь по порядку (заводим, ездим, глушим).

**ЗАВОДИМ и что для этого требуется** (ув. гл. редактор, видишь, придерживаюсь... пока...).

Америку не открою: для успешного запуска двигателя в мороз, кроме прочих составляющих, нужны: мощный аккумулятор, отличные свечи, правильное масло в двигателе и понимание самого процесса запуска при низких температурах.

Ну аккумулятором Логан не обидели (спасибо разработчиком) — 70 А/ч. При хорошем состоянии, его хватает для запуска двигателя после нескольких дней стоянки при температуре до -45 °С (из личного опыта), причем без спец. мер и предварительной подготовки. Много на эту тему уже написано и у всех на слуху, отмечу всего несколько, на мой взгляд, самых важных особенностей:

Следует помнить, что каждый запуск двигателя в таких условиях съедает значительную часть заряда аккумулятора, и если, после запуска, вы не дали ему времени подзарядиться, в следующий раз будете танцевать вокруг холодного и мертвого автомобиля с бубном (проводами, чтобы подзарядиться от работающего автомобиля более дальновидного автовладельца). Не жадничайте, пусть автомобиль проработает хотя бы полчаса — часик (включая время поездки). Идеальный вариант — весь этот час двигаться на оборотах не менее 2000–3000 об./мин.

Если все-таки аккумулятор не осилил запуск двигателя — не прикуривайте. Просто (если нашелся такой отзывчивый человек) подзарядите свой аккумулятор от другого работающего автомобиля в течение 5–15 минут.

**НЕ ЭКОНОМТЕ НА АККУМУЛЯТОРЕ.** Если у вас нет времени искать в интернете сравнительные тесты, искать добросовестного продавца, не торгующего подделками — не экспериментируйте. Выбирайте самый крупный и известный магазин этого профиля в вашем городе и выбирайте там аккумуляторы известных производителей, чьи названия у всех на слуху. Пользуясь этим методом вы, скорее всего, переплатите некоторую сумму «за бренд», но получите гарантировано качественный аккумулятор.

Заканчивая тему об аккумуляторе, скажу: если он у вас плохой, то далее можете не читать — не имеет смысла. Ваша машина все равно простоят все холода без движения. Не помогут ни свечи, ни масло. Про костер под картером и запуск с толкача не пишу — не люблю открытого пламени и веревок, слишком фатально.

Про свечи тема отдельная и очень объемная, про которую будет отдельная статья. Здесь же посоветую помнить несколько простых правил: используйте свечи с соответствующей рекомендациям производителя вашего автомобиля формой и количеством электродов и меняйте их вовремя. С плохой искрой запуск двигателя в мороз сильно осложнен, если вообще возможен.

Масло, рекомендованное «РЕНО», для нашего автомобиля: ELF EVOLUTION SXR 5 W30 или 5 W40. Да, дорого, но тут тот же аргумент, что и при разговоре об аккумуляторах: хотим ездить «всепогодно» — платим.

И так, имеем хороший аккумулятор, отличные свечи, правильное масло и температуру за бортом -45 °С. Очень хотим ехать (и куда вас понесло в такой мороз? ...). Про выжатое сцепление, время работы стартером и прочую «азбуку» писать не буду. Остановлюсь на нескольких опасностях и нюансах при пуске двигателя в этих условиях, которые вынес из личного опыта методом проб и ошибок:

Когда вы крутите двигатель, топливо поступает в камеру сгорания и оседает на ее внутренних поверхностях, в частности свечах. Чем больше мы безрезультатно крутим двигатель, тем хуже искрообразование. После 3 х-б ти неудачных попыток выворачивайте и протирайте свечи, иначе задаром будете мерзнуть и посадите аккумулятор. Есть одна хитрость: если вы замечали, то первые обороты холодного двигателя даются стартеру с буйшим трудом, чем последующие (при нормальном аккумуляторе). Соответственно просадка напряжения в бортовой сети выше, искра хуже и шансов поджечь смесь меньше. А топливо поступает..... Тут я впервые пойду на перекор рекомендациям производителя и посоветую после включения зажигания сразу, не дожидаясь пока на приборной доске погаснут все лампочки и бензонасос создаст давление в топливной системе, повернуть ключ до конца и крутить стартер. В первые, самые тяжелые, обороты двигателя меньшее количество топлива поступит в камеру сгорания и шансы «залить» свечи будут значительно ниже. Есть у нас умельцы, которые вообще ставят выключатель питания бензонасоса, и первые несколько оборотов делают «вхолостую». Сам я так не делал, поэтому советовать не буду, но думаю действенная мера.

В такие морозы, даже при полностью исправном двигателе, совсем не факт, что он заработает сразу и устойчиво. Могут заработать не все цилиндры или работать с перебоями (пропускать рабочие такты). В этом случае электроника бессильна и придется помочь двигателю педалью «газа». Работать педалью нужно очень аккуратно. Нажмите раньше — залетят свечи (читаем выше), нажмите позже — двигатель заглохнет, так и не набрав оборотов. Однозначного совета тут нет, все основывается на вашем субъективном ощущении состояния процесса запуска. Главное поймать момент, когда увеличение подачи топли-

ва уже способно дать возможность двигателю работать самостоятельно (пусть и не стабильно, но без помощи стартера) а попросту не залетят свечи. Пробуйте, каждая ошибка будет приближать вас к положительному результату в будущем.

При всем при этом учтите: запустить двигатель желательно за, как можно, меньший промежуток времени, так как даже хороший и заряженный аккумулятор, в таких условиях, очень быстро разрядится.

На этом описание процесса запуска планирую завершить и в итоге скажу следующее: когда «все правильно» с вашим Логаном, то запуск двигателя при температурах до -45 °С без каких-либо спец. средств является задачей решаемой и сравнительно не сложной. А «помогалки» из серии эфира в воздухозаборник, горячей воды на впускной коллектор и прочие народные средства проигнорирую (да простит меня ув. гл. редактор) ибо, для нашего автомобиля, это все от лукавого, хотя на предыдущей ВАЗ21099 и сам грешил этим, ну на то он и ВАЗ.

## ТЕПЕРЬ ПОПРОБУЕМ ПРОЕХАТЬСЯ.

И в этом разделе я хотел бы остановиться только на тех немногих особенностях езды в условиях суровой зимы, которым, на мой взгляд, уделяется мало внимания.

Все хотят ехать в теплом автомобиле, и если нет времени на его прогрев предпочитают поставить печку на рециркуляцию и тронуться в путь. И действительно, всем известно, что в таком режиме стекла покроются инеем, но ведь не сразу. Ведь есть время, прогревая погонять воздух внутри автомобиля не хватая заборную стужу. Да есть, но тут вас поджидает серьезная опасность при переводе печки в режим заборного воздуха — практически мгновенно стекла покрываются инеем. Не буду вникать в физику процесса, но на первых порах эксплуатации Логана пару раз попал на эту уловку. Тут уж (если все-таки ехать надо) лучше немного померзнуть, тем более что Логан прогревается весьма быстро.

Немного отойду в сторону от своего правила и повторю избитую истину, так как считаю ее очень важной: при начале движения не штурмуйте кочки и неровности, масло в амортизаторах замерзшее и они быстро выйдут из строя. Нужно на небольшой скорости плавно попереваиваться на неровностях чтобы «расшевелить» амортизаторы — немного разогреть их.

Что до зимней дороги, то она в наших местах выше всяких «похвал» благодаря «внезапным» снегопадам в середине ноября и «качественной» уборке улиц.

**НЕ СЛЕДУЕТ ЭКОНОМИТЬ НА РЕЗИНЕ.** Хорошая резина — это важнейшее средство безопасности на зимней дороге. Много слышал споров о целесообразности использования шипованной резины, читал много тестов.

Для меня вопроса выбора не существует, особенно когда проезжаю мимо автомобилей буксующих на ровном месте в небольшой ледяной ямке или между двух кочек снежного наката как на фото слева. И вам советую — берите «шипы». К вопросу марке, скажу, что надо брать резину шипованную на заводе производителе. Ну да это исключительно мое субъективное мнение.

Теперь про стиль езды. Не совершайте резких движений на зимней дороге. И дело тут не в том, что ВАС может занести и т.д. Дело в том, что вокруг вас тоже люди, а дорога скользкая и у них не всегда есть возможность вовремя скорректировать направление и скорость движения, видя ваши выкрутасы. ПОМНИТЕ, ВЫ НЕ ОДНИ НА ДОРОГЕ. И спереди и сзади вас тоже кто-то, куда-то, едет. Да и ПДД в п.12.9 запрещает резкое торможение, если оно не вызвано необходимостью предотвращения ДТП, правда этот пункт вменить очень сложно, по этому «догнавший» как правило, и назначается виновным. Но даже в этом случае вам не избежать потери времени на ожидание ГАИ, оформление страховки и ремонт.

Теперь перейдем к следующей просьбе. Ситуация: впереди идущий автомобиль едет со скоростью 20–25 км/ч, слева относительно глубокий рыхлый снег движение по которому, со скоростью более 30–40 км/ч, чревато заносом; на правой полосе достаточно места для одной машины но дорога вся в «снежных шишках» накатанных автобусами — обгон по ней тоже чреват заносом да и запрещен ПДД. И такие ситуации встречаются очень часто. Теперь собственно про сам обгон:

Встречная полоса должна быть пуста, поверьте на слово, если там будет хоть один автомобиль, то вы с ним встретитесь, так как в этой ситуации вам нужно очень большое расстояние для обгона.

Убедившись что встречная полоса свободна, не набирая скорости, переберитесь через рыхлый снег на встречную, свободную от снега полосу, обгоните по ней эгоиста, сбросьте скорость и вернитесь на свою полосу.

Не стоит пытаться обогнать по центру, так как высока вероятность заноса, снег неравномерный, машину будет водить и придется постоянно корректировать траекторию, ошибетесь — в лучшем случае просто развернет, в худшем нафантазируйте сами.

Рассматривать неоднозначные ситуации на зимней дороге можно бесконечно, но всех их можно избежать, если помнить главное:

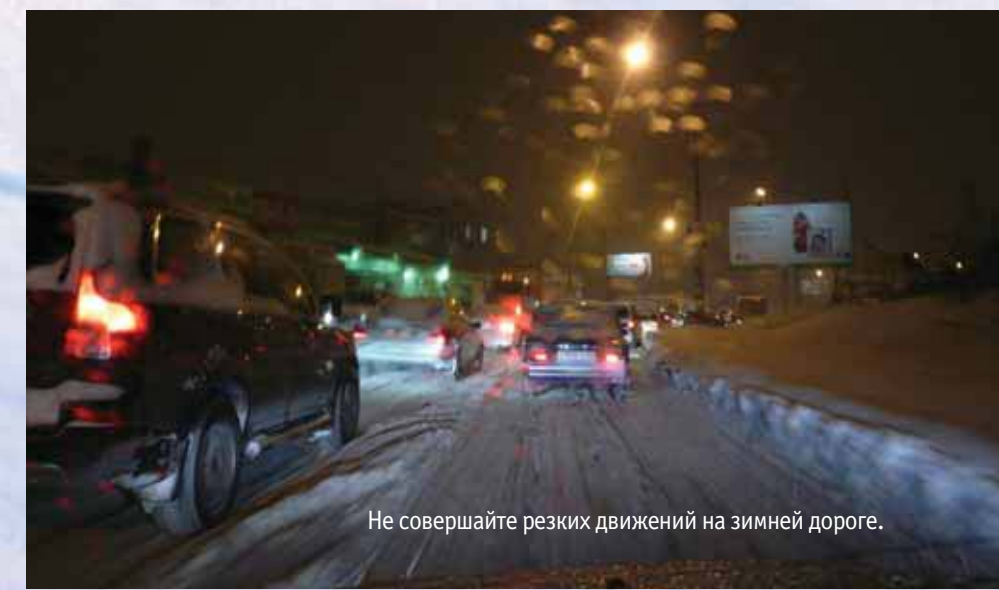
- ✓ Не думайте, что вы водите лучше всех и сможете проскользнуть, пролететь и объехать.
- ✓ Не забывайте, люди вокруг вас не так быстро реагируют на ваши маневры, как вы от них ожидаете.
- ✓ Не совершайте маневров в успешной реализации которых вы не уверены.
- ✓ Чем больше дистанция до впереди идущего автомобиля, тем безопаснее.
- ✓ Чем меньше вы мешаете окружающим, тем меньше они мешают вам.

## ГЛУШИМ

И так, если вы съездили, куда вам требовалось, ваш автомобиль проработал не менее получаса, дав время подзарядиться аккумулятору, и вы вернулись домой — глушите смело. Можете не сомневаться, ваш Логан и завтра успешно заведется и довезет вас туда, куда вам надо. А лучше всего поставьте на машину сигнализацию с функцией «автопрогрева», которая не даст остынуть двигателю до таких критически низких температур. Каждый запуск при низких температурах не является штатной ситуацией и сильно снижает ресурс двигателя.

Вот собственно и все что я хотел вам рассказать. Прошу заметить, все, что написано выше является моим личным мнением и может не соответствовать действительности.

Дмитрий Моисеенко



Не совершайте резких движений на зимней дороге.



**И ТОГО: 37 МЛН.\$**

**Четыре года на конвейере, это много или мало? Если брать Российские марки автомобилей — то крайне мало, за этот период автомобили у нас едва начинают избавляться от «детских болезней» и переходят от опытно-промышленной сборки к обычной. Если брать Японские и Корейские автомобили, то очень много, за это время, бывало, подготавливали к выпуску новую модель. Если говорить о Европейских автомобилях, то это самое время для «рестайлинга» или обновления. Это значит, что подошло это время и для Рено Логан, производящегося в России (в Европе обновленная версия увидела свет около года назад). Кроме этого, теперь в России будут доступны и хэтчбеки на базе Логана — Рено Сандеро!**

**К**акой он обновленный Логан? По сути - все тот же надежный, неприхотливый, «крепко сбитый», да и много ли за 37 млн. евро, выделенных на модернизацию, сделаешь? Но все же видно, что эти деньги были потрачены, что называется, «с умом». Судя по всему, началось с того, что маркетологи Рено педантично собирали и учитывали всю критику и пожелания по улучшению, как журналистов, так и реальных владельцев. Потом сделали заключения, о том, что больше всего не нравится потребителю, и

передали их инженерам, в то время как экономисты выделили бюджет на обновление модели. И вот работа инженеров перед нами:

Изначально внешний вид Логана имел дизайн спорный, строго технологичный, без каких-либо изысков, но это, как не странно, не сделало его неприметным. Конечно, это учли и обновленный Логан, получил новое «выражение лица», иные бампера, и иную крышку багажника. Остается лишь удивляться, как столь небольшими изменениями дизайнерам и инже-

нерам удалось превратить угловатый Логан в автомобиль, радующий глаз достаточно гладкими и плавными формами.

Не забыли инженеры и про «функциональный дизайн», теперь на всех версиях Логанов будут устанавливаться увеличенные наружные зеркала заднего вида, ранее доступные лишь на Логане в максимальной комплектации.

В салоне виден совместный труд маркетологов, дизайнеров и инженеров. Разве могли остаться без внимания дверные ручки, столь часто критикуемые, всеми, кроме владельцев? Нет! И вот теперь, на радость журналистам и на горе конкурентам, их место заняли ручки более привычного образца. «Скруглив» внешний дизайн авто, разве могли дизайнеры оставить переднюю панель, кричавшую о том, что ее рисовали только с помощью циркуля и линейки? И мы видим, как на смену «циркульно-линейному» дизайну, пришли плавные обводы и мягкая округлость, да и материалы заметно улучшились. Попутно подняли выше и, ранее столь часто ругаемые за низкое расположение, ручки управления микроклиматом.

Руль, сменив дизайн, получил еще и регулировку по высоте.

Улучшение безопасности автомобиля, как правило, требует сумм на порядок превышающих стоимость текущего обновления Рено Логан, но и здесь инженеры Рено смогли улучшить потребительские качества Логана. Теперь на заднем сиденье может устанавливаться третий подголовник и 3-х точечный ремень безопасности, вместо поясного. Осталось дело за малым – придумать, как донести до владельцев, как важно ими пользоваться!

Кстати, а почему бюджет на обновление Логана имеет такие размеры? Все очень просто, чтобы Логан остался столь же доступным, автомобилем! Именно поэтому цены на обновлен-

ный Логан, хоть и возросли, но незначительно. Если не учитывать традиционные скидки, предоставляемые в конце года (сейчас это 15 тыс. руб.), разница в цене составляет всего от 2 до 10 тыс. руб., в зависимости от комплектации.

Стоят ли доплачивать за обновленный Логан, или взять Логан 2009 года со скидкой? Решать только покупателю, но времени на раздумья осталось не много, машин 2009 года выпуска на складах дилеров становится меньше с каждым днем.

Bill



Над номером работали  
Редакторы: Павел Куклеев, Сергей Писаренко.  
Дизайн и верстка: Александр Писаренко  
По вопросам рекламы обращаться: тел. 8-903-203-45-44  
advertising@logan-news.ru  
На обложке Рено Логан. Фото www.logan.renault.ru

**ГАЗЕТУ "LOGAN-NEWS" Вы можете приобрести:**  
"Тишинка-Центр" (Авиньон) м. Белорусская Садовое кольцо, Тишинская пл. д.1, ТЦ "Тишинка" тел: (495) 254-1709 с 10-00 до 20-00, без выходных. www.avignon-auto.ru  
Автосалон "Авиньон" МКАД-Север, 78 км тел: (495) 741-4477 с 08-00 до 21-00, без выходных. www.avignon-auto.ru  
Logan-Shop м. Сокол Москва, 2-й Балтийский переулок, д.6 тел: (495) 799-3720 понедельник-пятница с 10-00 до 20-00, суббота с 10-00 до 18-00, вс. с 10-00 до 16-00. www.logan-shop.ru  
Musa Motors 2-я Магистральная ул., 18 тел: (495) 785-11-11, (495) 728-4141 понедельник-пятница с 10-00 до 21-00, сб. с 10-00 до 20-00, вс. с 10-00 до 20-00. www.renault.musa-motors.ru  
БЛОК м. Шоссе Энтузиастов Адрес: 111524, г. Москва, ул. Перовская, д.1 тел: (495) 730-02-77 ежедневно с 09-00 до 21-00 www.block-renault.ru  
АМТ Адрес: ул. 2-я Мытищинская, б/8 стр.2 Телефон: (495) 6167410 Тел/факс: (495) 616-66-15 ежедневно с 09.00 до 20.00 www.amt-auto.ru

СТО-5 г. Москва, Проектируемый проезд 3610, стр. 4 а/1 Тел./факс: 8-499-178-10-77, 8-499-179-3470 понедельник-пятница: с 9:00 до 20:00 Суббота, воскресенье Работа с 9:00 до 18:00 www.sto-5.ru  
Другой сервис 121353, Москва, Сколковское шоссе, дом 31 строение 77 (495) 662-98-26 с 8 до 21 без выходных www.dsv.ru  
Автохолл г. Москва, Буракова, 27 тел.: +7 (495) 509-32-10 факс: +7 (495) 509-32-10 www.avtochehol.logan-club.ru  
RTDServise г. Москва, ул. Обручева, 52 тел.: (495) 718-66-77, ежедневно с 8.00 до 21.00 www.rtds.ru  
RTDServise г. Москва, Каширское шоссе, 61, (АТЦ «Москва»), тел: (495) 221-42-00, ежедневно с 8.00 до 21.00 www.rtds.ru  
RTDServise 26 км МКАД (внешняя сторона) тел: (495) 787-51-41, ежедневно с 8.00 до 21.00 www.rtds.ru



# LOGAN-(Lc)

своими руками!

Если дома перегорела лампочка, Вы меняете лампочку или люстру? Если перегорела лампа в фаре автомобиля, Вы меняете лампу или фару? Думаю, ответ очевиден. Странно, но если перегорает лампочка в кнопке на передней панели Логана, то советуют менять не лампочку, а кнопку «в сборе». С чем это связано? С тем, что кнопка «не разборная», с тем, что нет ламп на замену, или с тем, что стоимость замены лампы окажется дороже замены кнопки? Об этом можно только гадать.

## Замена ламп в кнопках на передней панели



▲ Вынимаем кнопку управления стеклоподъемниками/центральным замком/обогревом заднего стекла. Для этого отверткой подцепляем край кнопки, и вытаскиваем ее из центральной консоли.



▲ Отсоединяем кнопку от электрического разъема, освободив фиксатор (указан на фото)



◀ При помощи отвертки снимаем верхнюю часть кнопки, освободив ее от фиксаторов с обеих сторон (указаны на фото)



◀ Плоскогубцами или пинцетом вынимаем из кнопки желтую вставку

**Для работы нам понадобится:**  
*Шлицевая отвертка с широким жалом, плоскогубцы или пинцет (вполне подойдет даже универсальный/складной инструмент), лампочка для замены (12V 0.4W), в нашем случае лампа подсветки панели приборов Mercedes Benz (каталожный номер № 000000 001061).*



◀ Внутри желтой вставки размещена лампочка подсветки кнопки. Вынимаем ее, освободив контакты.



◀ Новую лампочку освобождаем от пластикового цоколя.



◀ Как видим, электроды новой лампочки короче, чем у оригинальной.

Лучше всего их нарастить, например, припаяв электроды от оригинальной лампочки. В этом случае сначала фиксируем лампочку в желтой вставке и только после этого наращиваем электроды. Сборку производим в обратном порядке.

Нам удалось собрать специалистов, способных с надлежащим качеством проводить весь спектр слесарных и кузовных работ, а также дать консультацию и осуществить тюнинг Вашей машины. Кроме того, в Вашем распоряжении наша мойка. Запчасти и аксессуары искать не надо - у нас все есть. Их можно приобрести, даже если Вы не собираетесь у нас ремонтировать.

# ЛОГАН ГАРАЖ

[www.logan-garage.ru](http://www.logan-garage.ru)

Добро пожаловать в Logan-гараж!

м. Текстильщики (Печатники)

Проектируемый проезд 3610, д. 4а  
(на территории техцентра СТО-5)

Телефон:

+7 499 502 15 08

ICQ: 478 968 013

- ✓ Ремонт и обслуживание Рено Логан
- ✓ Кузовные работы
- ✓ Слесарные работы
- ✓ Автозапчасти и аксессуары
- ✓ Тюнинг
- ✓ Мойка

