



LOGAN

www.logan-news.ru

№ 01 (24) / январь 2012

news

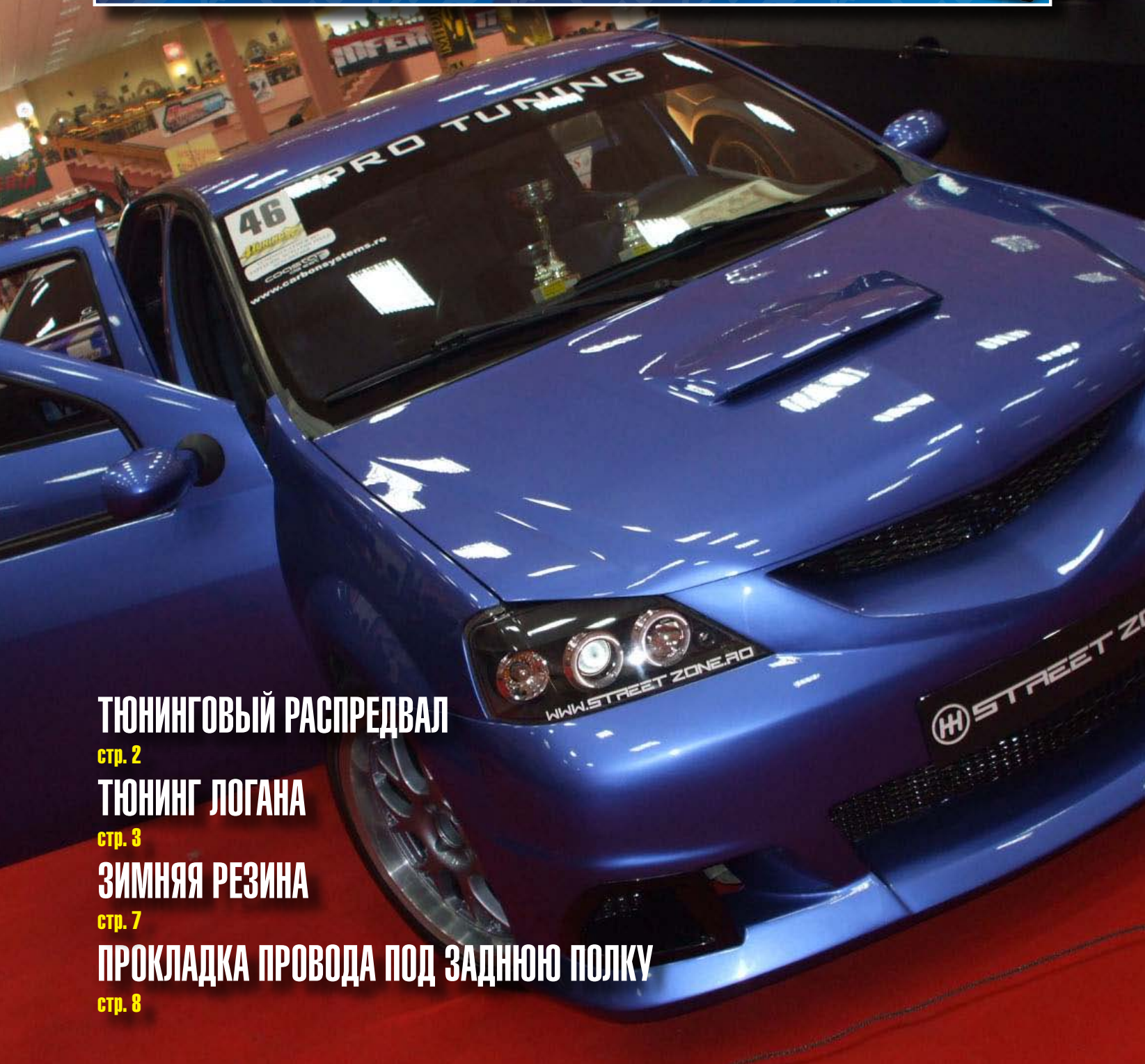
www.logan-club.ru

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО!

LOGAN news дайджест на www.logan-news.ru/digest



Плохие колостые | Каша маслом | Температурный вопрос | Ранняя смерть датчика
Колоть или не колоть | Мысли об оригинале | Менять ли регулятор? | Новый Logan
Скорость по тахометру | Зависают дворники | Налетай, подшевели | И ручник стучит | И ДРУГИЕ ТЕМЫ...



ТЮНИНГОВЫЙ РАСПРЕДВАЛ

стр. 2

ТЮНИНГ ЛОГАНА

стр. 3

ЗИМНЯЯ РЕЗИНА

стр. 7

ПРОКЛАДКА ПРОВОДА ПОД ЗАДНЮЮ ПОЛКУ

стр. 8

Тюнингový распредвал



Признаюсь, меня всегда удивляла потребность владельцев автомобиля Renault Logan постоянно «усовершенствовать» свою механическую повозку.

Видимо, неспроста в народе сложилось мнение, что Logan — логическое продолжение отечественного автопрома.

Ну вот представьте: найти токаря-сантехника, который за поллитра, ночью — сделает новую прибуду для двигателя. На выходные можно запереться с друзьями в гараже, не забыв, конечно, и о поллитре для себя. Разобрать половину машины, пытаться впихнуть под капот то, чего там быть не должно. Впихнуть, попытаться установить на место выпотрошенные детали, выкинуть то, что не влезло, и ездить по округе на своих «Жигулях», пугая прохожих ужасающим рокотом и хвастаясь увеличением мощности двигателя в 1,5 лошадиные силы.

Но друзья, Logan — не «Жигули»!

Он разрабатывался отнюдь не в России, а значит, не придуман кем-то в последний день перед сдачей проекта. Проектирование модели Logan началось еще в далеком 1998 году и за 6 лет до начала производства автомобиля были протестированы различные комбинации всех узлов и механизмов и выбран самый оптимальный их набор.

Владельцы иномарок довольно редко трагедия на тюнинг. Почему? Ответ прост — они сразу покупают ту машину, которая им нужна. Если понадобится более мощная машина, они продадут старую и купят ту, параметры которой устраивают их в данный момент.

А вот в СССР была одна небольшая проблема: если ты хотел семейный автомобиль, ты покупал «семерку», а вот если ты хотел быстрый автомобиль, ты отправлялся на тот же рынок и покупал... все ту же «семерку». Вариантов больше не было и именно тогда начал зарождаться тот самый «советский тюнинг», когда покупалось ведро и с добавлением «свистелок и перделок» оно превращалось в гоночный болид. Похож он был на бегуна-чемпиона с одним глазом, протезами вместо рук и аппаратом искусственных легких за спиной. Ну и

ладно, зато бегают быстро.

Как-то мне попалась занятная страница на drive2 одного из таких любителей тюнинговать Logan. Список изменений был довольно большим, но осилил я ровно два абзаца, поскольку уже там прочитал об установке компрессора под капот, для чего пришлось выпилить блок ABS. Я написал автору, с просьбой объяснить, чем был вызван такой поступок, на что получил ответ «ну чтобы на трассе вперед тянуло, понемаеш?». Нет, не понимаю. Зато прекрасно понимаю людей, смотрящих на тюнинг бюджетных автомобилей и не собирающихся участвовать в профессиональных гонках, как на попытки нищоброда доказать свою крутость и элитарность. Выглядит в большинстве случаев довольно жалко.

Но сегодня мы говорим не о тюнинге в целом, а об установке на Logan тюнингového распредвала и начал этот разговор в 2009 году пользователь форума нашего Клуба ludnicat.

Распределительный вал — это механический «мозг» двигателя, определяющий время, скорость, высоту подъема и продолжительность открытия клапанов, что в большой степени формирует характер работы двигателя.

Основной характеристикой двигателя автомобиля обычно считают его мощность. В действительности же влияние на характер автомобиля оказывают не только максимальная мощность, но и крутящий момент. Ведь наибольшую мощность в стандартном автомобиле можно реализовать только при определенных оборотах, близких к максимальным. «Горячему» водителю нужен приемистый двигатель, который при старте и разгоне, не напрягаясь, «идет» за педалью газа. Такую характеристику

обеспечивает достаточно большой и относительно постоянный крутящий момент в диапазоне низких и средних оборотов. Чтобы улучшить приемистость, надо ускорить подачу в цилиндры нужного количества рабочей смеси, то есть изменить фазы открытия и закрытия клапанов.

Тюнингový распредвал обеспечивает оптимальную подачу полноценного заряда смеси в цилиндр путем увеличения высоты подъема клапанов.

Существуют различные распредвалы, предназначенные для разных целей:

- «низовой, моментный» вал для городской езды;
- универсальный вал «город — трасса»;
- верховой вал «трасса».

Выбирая для двигателя определенного объема распредвал с меньшим подъемом клапанов, мы в наибольшей степени реализуем положительный эффект на низких частотах вращения коленвала. Распредвал с большим подъемом кулачков позволяет повысить мощность на высоких оборотах.

При подборе вала, как правило, стараются изменить кривую крутящего момента или мощности в диапазоне рабочих режимов двигателя в зависимости от стиля вождения и пожеланий владельца автомобиля. Максимальные значения либо смещают в область низких оборотов, и тогда вал условно называют «низовым», либо в область высоких оборотов — тогда он будет «верховым».

Если хочется увеличить эффективность в заданных оборотах, придется пожертвовать другими параметрами. Так, «низовые» валы проигрывают в зоне высоких оборотов, а верховые, соответственно, на холостом ходу и при низких частотах вращения. Отвечает за изменения профиль



кулачка. Для увеличения тяги на “низах” его делают более широким и плавным, если требуется мощность на “верхах” — более узким и острым. Соответственно, если вы готовите машину к “дрэгу”, стоит установить вал “низы—середина”. А если вас не устраивает “тупизна” автомобиля на трассе — “верховой”.

Впрочем, сомнения в целесообразности и безопасности изменений появились сразу и первым их выразил пользователь Антон Пустовалов: «Замена вала - это не панацея - если уж решились на этот шаг - то для начала должно появиться понимание, что вы хотите получить на выходе, а потом приступить к целому комплексу доработок, т.к. один вал - в хорошо сбалансированном двигателе - может не только не улучшить показатели работы, но и сыграть злую шутку, понизив тот или иной параметр. А установивший - будет заниматься самообманом и уверенно рекомендовать этот апгрейд другим.

Поэтому - пока нет полной информации с показаниями стенда, вариантами настройки двигателя до и после изменения - все разговоры о валах - это пустое».

После этого автор сразу перекинулся на облегчение маховика, дав всем понять, что сам не понимает, что и зачем он делает и главная цель интересующих его изменений - «ну чтобы на трассе вперед тянуло, понемаешь?».

Первым же осмысленные шаги в направлении тюнинга распредвала сделал почетный член клуба, пользователь аука: «Я одновременно делал два телодвижения

- на основании графиков замеров моей машины мне делали вал, а в другом месте мне шлифовали «голову» (ГБЦ, а не аук’у), чтобы увеличить степень сжатия (причем заметно). Такие доработки всегда надо делать последовательно, то есть вначале что-то одно ставить, настраивать, проводить диагностику движка, мерить на стенде - и только потом делать следующую».

С этого момента процесс пошел, больше всех внес в тему пользователь svvmotorsport, поставив это дело на поток. Через некоторое время даже организовалась акция по замене стокового вала в LoganCup для всех желающих.

Первым свой отзыв оставил зам. директора Логан Гаража Кубик: «Автомобиль едет. Едет очень замечательно... Конечно не спорт-кар, но дает приличную возможность для водителя прижать тапку. Вал позволяет водителю расслабиться при неравномерных скоростях при не очень интенсивном движении, т.е. не надо переключаться на пониженную и повышенную передачу... Просто «забиваешь» на рычаг КПП. Подхват с низов очень меня порадовал. Уверено крутится мотор до отсечки в 6800 об. Уверенности придает каждое ускорение при обгоне, даже если Вы неожиданно решили вдавить и пролезть в окно в соседнем ряду... Успеваю.

По поводу топлива - ничего особо не изменилось, т.е. больше не стало жрать... но и тихо я не ездил... В общем, по всем субъективным моментам - Легко. Позитивно. Удобно. Быстро...».

Дальше восторженные отзывы полились

потоком: XxxFESSxxX, vasilii, Loki, Шум и многие другие не преминули похвалить вал ДМП-5 от Виталия svvmotorsport.

Восторженные комментарии сыпятся в тему до сих пор и вы всегда можете оставить там свое мнение, купить тюнингový вал себе, поделиться своим опытом эксплуатации улучшенного вала или просто пообщаться с другими пользователями.

А я лишь пожелаю вам всегда четко понимать, что и зачем вы улучшаете в своей машине и не гнаться за не нужными понтами. Конечно, всем приятно обогнать 300-сильный Корвет, но в пылу гонки можно не рассчитать свои силы и поставить под угрозу как свою безопасность, так и безопасность ваших пассажиров.

Примечание редакции:

К любому измененному валу нужна своя прошивка «мозгов». Просто так, новый вал и стандартные мозги вместе - это небольшая прибавка к мощности за приличные деньги. Поэтому считаю, замена вала автоматически ведёт к изменению прошивки ЭБУ (ЭСУД), да желательно так же поставить увеличенный дроссель, т.к. на увеличенных оборотах отсечки из-за стандартного дросселя двигателю будет просто не хватать воздуха - он будет задыхаться.

Возможно, это будет следующим этапом «тюнинга двигателя».

D-e-u-s
spb_auto

Тюнинг Рено Логана: общие моменты



Тема автотюнинга живет столько же, сколько и сами автомобили. Стремление что-либо улучшить в своем авто есть у всех водителей, логановоды не исключение. Logan — машина бюджетная и в ней всегда можно найти, что поменять. Тюнинг охватывает все сферы: двигатель, подвеска, тормоза, оптика, внешний вид — каждый выбирает что ему нужно. В этом материале мы не стремимся подробно осветить все вопросы тюнинга — скорее, кратко рассказать, как переделкам чаще всего подвергается Renault Logan со стороны владельцев. Ниже только самые популярные варианты.

Изучение раздела «Тюнинг» на сайте Ло-

ган-клуба сразу позволяет выявить конструктивные особенности автомобиля. Больше всего усилий логановоды тратят на увеличение мощности, что вполне логично — слабоваты у машины двигателя, даже на фоне конкурентов и одноклассников, и если производитель не стремится исправлять ситуацию, это начинают делать водители.



Самый простой способ — чип-тюнинг. У него два неоспоримых достоинства. Во-первых, он относительно недорого стоит (около 3000-3500 рублей), во-вторых, в техническую часть автомобиля не вносит



никаких изменений, меняется только компьютерная программа электронного блока управления. А значит чип-тюнинг не приведет к проблемам с гарантией: если дилеру не рассказать о факте перепрошивки, то он вряд ли об этом сам узнает. Кроме того, от чип-тюнинга очень легко избавиться если это потребуется — просто «залить» стоковый вариант ПО. Сплошные плюсы.

Много ли дает чип-тюнинг? Вообще понятия «много» и «мало» очень неинформативны для подсчетов и у каждого водителя свои. Но почти все, кто сменил прошивку, замечают, что автомобиль стал ехать «живее». Конечно, в спорткар «прошитый» Logan не превращается, в «лошадях» при-

рост наверняка не самый впечатляющий, но абсолютное цифровое значение не так важно. Обычно водитель стремится не только добавить мощи, но сделать езду более комфортной, увеличив крутящий момент на низких и средних оборотах и исправив «косяки» и странности в штатной программе управления. Например, у Logan очевидная проблема - дерганье в пробках на первой и второй передачах из-за очень резкой отсечки топлива. Многие авторы прошивок стремятся этот момент исправить. Можно с помощью перепрошивки немного снизить расход топлива, но это, скорее, дополнительная функция, основная задача все-таки увеличение мощности.



С прошивками на Logan проблем нет. Для массовой машины свои варианты представили многие авторы. Самая популярная прошивка, которой пользуются логановоды, от Павла Паулюса – известного чип-тюнера, давно зарекомендовавшего себя по работе с отечественными, китайскими и корейскими авто. В его арсенале несколько вариантов для Logan: под 92-й бензин, под 95-й, поспокойнее, «погорячее» – каждый может выбрать то, что ему нужно.

Есть еще относительно бюджетные способы увеличить мощность – тюнинг-распределвал или расточенный дроссель. Оба значительно меняют характеристики двигателя. Валы бывают разных модификаций: спортивные и гражданские – для повседневной эксплуатации нужно выбирать вторые, хотя среди них тоже есть немало различий. Перед установкой нужно внимательно изучить вопрос, чтобы выбрать для себя оптимальный вал. Примерная стоимость тюнинг-запчасти – около 7000 рублей, особых переделок ее установка не требует, но лучше совместить установку вала с новой прошивкой специально под него.

Расточка дроссельной заслонки тоже может дать увеличение мощности и крутящего момента, причем с низких оборотов, что важно для повседневной езды. Некоторые



продвинутые логановоды вытачивают заслонки сами, находя нужный вариант методом проб и ошибок (и ценой нескольких заслонок, благо их можно купить б/у), другие приобретают готовые. Обычно поставщиками служат гоночные команды, работающие с Logan. Примерная цена уже готового дросселя – около 5000 рублей. При этом старый нужно будет сдать.

Есть еще один вариант доработки дросселя – так называемый МД-тюнинг. Заслонка при этом хитрым образом обрабатывается. Объяснить сложно, а повторить невозможно, потому что требуются не только знания, но и специальный инструмент. Так или иначе, но способ работает – и весьма неплохо. По отзывам, МД-тюнинг помогает увеличить мощность при малом открытии дросселя, так называемой езде в полпедаль. Машина начинает живо откликаться на подачу топлива, лучше разгоняется. У МД-тюнинга есть и другой эффект – снижение расхода топлива. По разным оценкам удастся сэкономить от 1 до 2 литров бензина на 100 километров. Минус у МД-тюнинга один – стоимость. Сейчас за него берут около 6500 рублей. Дроссель 8-клапанных двигателей Logan дорабатывается без проблем. С 16-клапанником есть проблемы, но их можно решить.



Еще варианты увеличения мощности – перелетка впускного и особенно выпускного коллектора, замена катализатора пламегасителем и другой «улучшайзинг» выхлопной системы. Эта сфера достаточно творческая – каждый старается найти именно свой вариант, стыкуя различные элементы, хотя тюнинг-ателье обычно предлагают и кит-наборы выпускной системы в сборе. Они обходятся недешево (стоимость может быть и 20 и 30 тысяч рублей), зато хлопот куда меньше.



Есть и более радикальные варианты – установка механического компрессора или турбины. Но такие случаи редки. Для этого нужно очень хорошо знать матчасть или располагать очень приличной суммой. Почти всегда дешевле будет купить более

мощный авто, чем городить на Logan турбину, хотя и такой вариант не исключен.



Тюнинговать тормоза бросается куда меньше логановодов, скорее всего потому, что и штатные неплохо справляются со своей работой. Схема вроде бы простая: диски спереди (на 8-клапанных двигателях даже неvented) и барабаны сзади, но рассчитано все точно под массу машины и мощность двигателя. Другое дело, если двигатель дорабатывался, тогда лишним будет и увеличить тормозную динамику. Тут вариантов немного. Обычно на переднюю ось устанавливаются вентилируемые тормоза (если в стоке неvented). Можно использовать запчасти от тормозной системы 16-клапанного двигателя, можно – от других автомобилей, добившись нужной совместимости. Кроме того, небольшое улучшение тормозных свойств может дать использование дорогих дисков и колодок известных фирм. А вот установка задних дисковых тормозов на Logan редкость. Не то, чтобы это было невозможно технически, возможно все, но «готовых» вариантов нет, нужно самостоятельно подбирать от других машин и долго продумывать конструкцию. Результат, скорее всего, не оправдает огромных трудозатрат.



Готовых вариантов тюнинга подвески на Logan нет и быть, наверно, не может – уж больно разные у всех требования к ее работе. «Спортсменам» хочется бескомпромиссной управляемости, «гражданским» – плавности хода и комфорта, третья категория водителей хочет найти баланс между различными характеристиками. Нужно отметить, что штатная подвеска машины ориентирована на комфорт, а значит, не может похвастаться спортивной рулежкой и прохождением поворотов – для этого нужны, как минимум, более жесткие амортизаторы. Многие занижают машину, отпиливая витки пружин или покупая уже готовые детали. Как вариант тюнинга



можно рассматривать и полиуретановые сайлентблоки. Но они, скорее, отличаются большим сроком службы, нежели глобально меняют какие-то характеристики. Другие технические системы тюнингу подвергаются редко, если кто и вмешивается в конструкцию авто, то, скорее, для устранения недоработок, что еще раз подтверждает тезис, что конструкторских «косяков» в Logan совсем немного. Иное дело внешний вид. Это еще одно непаханое поле для тюнинга. Дизайн Logan, мягко говоря, не блещет изысками, поэтому многие логановоды стремятся его улучшить своими силами. Различных вариантов тут тоже много. Во-первых, аэродинамический обвес. У всех разное отношение к этой «приблуде», но многие логановоды считают его обязательным элементом внешнего вида.



Обвесов на Logan производится много: и кустарных, и заводских, более менее приемлемого качества. Какие-то выглядят откровенно плохо, другие более-менее, хотя тут у каждого свои оценки – на вкус и цвет товарищей нет. Вместе с передним и задним обвесом часто устанавливают воздухозаборник на капот и спойлер на багажник. Всю эту конструкцию можно покрасить в несколько цветов или вообще затянуть в карбон. Ограничений для фантазии в этом вопросе нет. Разве что бюджет. Один только передний обвес обойдется в 12-13 тысяч рублей, а профессиональная обтяжка карбоном всей машины потребует порядка 40 тысяч. Стоит ли оно того – это решает каждый сам.

Во-вторых, замена штатной оптики на тюнингованную, обычно линзованную. Головной свет этим не улучшишь, наоборот весь этот «Мейд ин Китай» светит даже хуже родных фар, хотя очень редко можно встретить действительно толковую оптику. Стоимость комплекта альтернативной оптики начинается с 5 тысяч и уходит в бесконечность.

В общем, вариантов тюнинга Logan достаточно много. И это не случайно. Как отме-



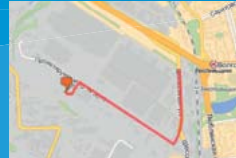
чают многие работники профессиональных ателье, эта машина хорошо подходит для доработок. Тотальная экономия заставила разработчиков использовать очень простые конструкторские решения. В повседневной эксплуатации это не всегда хорошо, зато для тюнинга благо. А нужен ли он вообще - это каждый решает сам.

newumnik

ЕСТЬ МНОГО СЕРВИСОВ, КОТОРЫЕ ЧИНЯТ РЕНО, НО НЕМНОГИЕ СТАНОВЯТСЯ РОДНЫМИ

клубный автосервис
**ЛОГАН
ГАРАЖ**

Т0 в Логан Гарaje - это гарантия спокойствия и уверенности. Опыт и специализация на Логане - залог высокого качества и аккуратности, минимума времени при сохранении бюджетности. Атмосфера взаимопонимания на всём пути от планирования до реализации. Нас выбирают, как основное место обслуживания своего автомобиля.



м. Текстильщики (Печатники)
Проектируемый проезд 3610, д. 4а,
тел.: +7 (499) 502 15 08



м. Авиамоторная - м. Шоссе энтузиастов
(Соколиная Гора)
ул. Буракова, дом 14,
тел.: +7 (495) 669 36 44

Ремонт и обслуживание Renault Logan • Кузовные работы • Слесарные работы • Автозапчасти и аксессуары • Тюнинг • Мойка



ПОСТАРАЕМСЯ И В ДАЛЬНЕЙШЕМ СООТВЕТСТВОВАТЬ ВАШИМ ОЦЕНКАМ

ребята из Логан Гараж

Новости

• В начале месяца стало известно, что Renault приостанавливает часть производства в Испании. Это связано с ухуд-



шающейся обстановкой на европейском автомобильном рынке. Два испанских предприятия Renault попадают под сокращение, в итоге триста человек лишаются работы.

• В то же время планы в отношении России у концерна не меняются. Официальные представители Renault-Nissan сообщают о том, что в конце 2012 года на «АвтоВАЗе» начнется производство еще одной модели бюджетника, стоимость которого будет достаточно низкой. А Дени Левот, замести-

тель гендиректора компании, утверждает, что у Renault в России блестящее будущее и что объемы производства в нашей стране имеют тенденцию увеличиваться, а не сокращаться.





• Renault планирует выпускать автомобили, оснащенные бортовыми компьютерами R-Link, разработанными компанией. Точнее, речь идет не столько о компьютерах, сколько о современном виде планшетниках. Чуть позже между МВД Катара и одной из дочерних компаний концерна подписывается соглашение о поставках броневиков, способных перевозить около дюжины человек.



• Наследники одного из основателей крупнейшего концерна Франции заявляют о своих претензиях на наследство деда, Луи Рено. Первый судебный процесс назначен на февраль 2012 года.



• Представители Renault заявили о своем намерении переориентировать выпускаемые на внутренних заводах электрокары на российского пользователя. Экологически чистый вид транспорта будет устойчивым к низким температурам, свойственным для российской глубинки.



• Renault собирается открывать в Китае несколько собственных предприятий, чтобы производить бюджетные автомобили для внутреннего китайского рынка. Сообщается о том, что между концерном и компанией Dongfeng Motor будет подписан договор-соглашение.

• В конце месяца Renault в числе других крупнейших мировых автокорпораций принимает участие в форуме, посвященном электрокарам. Задачей производителей становится необходимость убедить российское правительство в светлом будущем экологически чистого транспорта.



• Французский автоконцерн обновил линейку моделей Scenic, в число которых входят обычная и Grand версии машин. Оба автомобиля появятся в автосалонах в январе 2012 года. Еще одна, на этот раз спортивная модель компании, Megane RS, по заявлению официальных представителей, скоро будет завезена и в Россию. Предположительно, это произойдет весной следующего года.



• В начале декабря в российских автосалонах началась продажа автомобиля Renault Koleos, впервые продемонстрированного на выставке во Франкфурте.

• Оригинальные рекламные кампании, посвященные Fluence и Sandero, получи-

ли одобрение от Renault. По мнению его представителей, обе акции, наполненные здоровым юмором, весьма удачны.

• Компания Renault примет участие в возрождении отечественного лимузина класса VIP, который будет выпускаться на заводе ЗиЛ. Наряду с этим озвучена стоимость ожидаемого Duster в России – 449 тысяч рублей. Чуть позже начался и прием заявок на новинку. Желающих так много, что очереди на Duster растягиваются уже до ноября 2012 года.



• Еще одним достижением Dacia Duster становится очередная победа – автомобиль признан самым продаваемым во Франции среди французских кроссоверов.

• В Болонье на проходящей выставке появляется обновленная Laguna, цена которой для жителей Европы ограничится 31,5 тысячи евро.

• Renault Twingo — «жертва эксперимента» — попала под креативные идеи четверых специалистов в области музыки, кулинарии, моды и дизайна. В итоге салон авто превратился в уютные «комнаты», предназначение которых – отдых, комфорт, расслабление.

• Среди участников команды Lotus, вполне возможно, появится Мария де Виллота, 31-летняя гонщица, дочь бывшего пилота «Формулы-1». Мария успешно проходит тестовые заезды. А вот российский гражданин Виталий Петров покинул состав команды. На свободное место взят француз Ромэн Грожан.

• Спортивное отделение Renault собирается продемонстрировать новый болид в феврале 2012, первым среди всех участников «Формулы-1». Основная цель работы, говорит Жан-Франсуа Кобе, глава подразделения, – улучшение двигателя.

• Эрик Булье, стоящий во главе команды «Lotus Renault», озабочен не слишком высокими результатами своих подопечных. В интервью одному из спортивных изданий мсье Булье делится мыслями по поводу прошлых неудач. Булье считает, что уход Роберта Кубицы стал настоящим ударом для команды, которой не удалось войти в тройку Кубка конструкторов.

lavrichy

АНОНС ТЕМ ЖУРНАЛА НА ДЕКАБРЬ

СВОИМИ РУКАМИ

- Своими руками
- Лечим «светомузыку» на Logan
- Чип тюнинг от Паулюса и SVV

- ЛОГАН-НОВОСТИ
- Диски
- Крепление для лыж

Выбираем зимнюю резину на Logan

То, что зимняя резина нужна – неоспоримый факт, с которым не соглашаться просто глупо. Но вот какую резину выбрать? Каждый год выходят новые модели, изменяются технологии. За всем не уследишь. Резину какой размерности ставить на Logan и следовать ли рекомендациям Renault – каждый владелец определяет сам. Нам кажется наиболее логичным размер 185/70R14. Во-первых, его рекомендует производитель, а это что-то, да значит, во-вторых, такая резина – разумный компромисс между шириной и высотой протектора, который не ухудшает одни характеристики в ущерб другим.

В рамках одного обзора рассмотреть все модели, представленные на рынке, невозможно, поэтому мы расскажем только про самые популярные. На форуме Logan-клуба мы собрали множество отзывов о том, как ведет себя та или иная резина и в каких ситуациях она будет наиболее выигрышна. Не воспринимайте наш материал как руководство к действию, потому что каждый случай индивидуален и если кто-то успешно ездит на резине определенной марки в определенных условиях, то не факт, что так оно будет и у вас. Наш материал – дополнительная информация, которая может дополнить ваши личные впечатления.

Nokian Hakkapeliitta 7

Hakkapeliitta — один из самых известных и популярных брендов. Модель с индексом 7 стала выпускаться в 2009 году, но каждый год в технологию ее производства вносятся изменения. Вот и к этой зиме шины немного доработали. Изменению подверглись состав резины и форма шипов. Теперь они имеют форму шестигранника. Это, как заверяют представители компании, должно увеличить «цепкость» шины. Помимо новых шипов, в этой модели можно отметить специальный выступ на шашке протектора. На нем расположились специальные шипы противоскольжения. Эта технология получила название «Медвежий коготь». Она должна увеличить сохранность основных шипов. При маневрах эти дополнительные шипы принимают нагрузку на себя, не давая основному шипу отклоняться или менять направление.

Судя по отзывам тех логановодов, кто смог позволить себе Hakkapeliitta 7, эта резина безупречна на снежных и обледенелых дорогах. Резина Nokian будет идеальным выбором для тех, кто часто ездит в действительно сложных дорожных условиях, то есть жителям пригородов, деревень и провинциальных городков, не знающих регентов и регулярной уборки снега. Минус Hakkapeliitta традиционен и давно известен – очень высокая цена.

Примерная стоимость одного колеса – 4500 руб.

Цены на одну марку могут даже на одном рынке расходиться на 10-20% от средней...

Michelin X-Ice North 2

X-Ice North 2 изготавливаются в России, и производитель постарался максимально адаптировать шины для наших зимних условий. И, кажется, это ему удалось. Как отмечают те, кому удалось поехать на этой резине, X-Ice North 2 – покрышки без явных как достоинств, так и недостатков. Они одинаково успешно ведут себя на всех типах покрытий – льду, снегу, асфальте. Отдельные показатели скорее средние, но универсальность очень высокая. X-Ice North 2 хорошо подойдет для тех водителей, которые не могут заранее предугадать, в каких условиях им придется ездить.

Примерная стоимость одного колеса – 3800 руб.

Pirelli Winter Carving Edge

Carving Edge уже довольно старые шины. Разработаны они были еще в 2007 году но по-прежнему хорошо продаются. В этом сезоне покрышки прошли модернизацию: был изменен состав резины и установлены шипы шестигранной формы. По отзывам логановодов, сильные стороны Winter Carving Edge — управляемость и короткий тормозной путь, причем на самых различных покрытиях. Однако немалая часть водителей отмечает и недостатки этой модели. Во-первых, сильный гул на высоких скоростях, а во-вторых, быстрая потеря шипов, даже в щадящем режиме эксплуатации.

Примерная стоимость одного колеса – 3600 руб.

Continental ContiIceContact

Главная особенность и гордость ContiIceContact – необычный ассиметричный протектор. В шипованной, да и вообще зимней резине он используется очень редко. Другая особенность этой модели – невысокое выступание шипов. По отзывам одноклубников, резина умеет «вгрызаться» в скользкие покрытия, позволяет совершать маневры и контролировать машину даже на плохих дорогах. Во многих ситуациях может очень кстати пригодиться хорошая проходимость ContiIceContact. Многие также отмечают необычайную живучесть шипов в этих шинах. То ли они приклеиваются лучше, то ли просто выступают не так сильно, но факт налицо. Главный недостаток ContiIceContact —повышенный расход топлива, видимо, связанный с конструкцией шин.

Примерная стоимость одного колеса – 3300 руб.

Goodyear Ultra Grip Extreme

История у этих шин долгая. Сконструированы они были еще 2007 году, но в 2010-м прошли модернизацию (появились шестигральные шипы). По словам очевидцев, Ultra Grip Extreme не очень сильны на ледяных и заснеженных дорогах, имеют свойство быстро закапываться в снег и слабую проходимость. Зато Ultra Grip Extreme уверенно себя чувствуют на сухом и мокром асфальте, а также умеренно расходуют бензин. Эти шины придется в пору тем логановодам, которые всю зиму проводят в городе.

Примерная стоимость одного колеса – 3000 руб.

Yokohama Ice Guard 35

Ice Guard 35 почти дебютант – шины увидели свет в 2010 году. Делают их не в Японии, а на заводе на Филиппинах. Может быть с этим связаны частые жалобы на качество ошиповки. Бывает, что шипы начинают высккивать уже после пробега в тысячу километров. И это обидно, ведь в целом Yokohama очень хорошая резина среднего класса: недорогая, но достаточно качественная. Ее сильные стороны – хорошая проходимость и низкий уровень шума. А скоро она должна стать еще дешевле, ведь Yokohama открывает свой завод в России. Может, тогда и с шипами наконец разберутся.

Примерная стоимость одного колеса – 2700 руб.

Hankook Winter i*Pike

В нижнем ценовом классе, где «обитает» Winter i*Pike, потребитель обращает внимание больше на цену, чем на «фишки». С ценой у Winter i*Pike все в порядке – дешевле только российская продукция. Как и у любой другой резины, у Winter i*Pike есть свои достоинства и недостатки. По отзывам логановодов, не самый хороший у этой модели тормозной путь. Не совсем плохо, но похуже, чем у лидеров. Зато эта резина может похвастать управляемостью на покрытиях разного типа.

Примерная стоимость одного колеса – 2500 руб.

Кама Евро 519

Это русская резина со всеми своими особенностями. У нее не самые хорошие характеристики по управляемости и тормозному пути, она шумит и гудит на любых скоростях, зато гребет, как трактор. Вариант бюджетный, но не самый плохой. Все лучше, чем ездить на летней или всесезонке.

Примерная стоимость одного колеса – 2200 руб.

«Липучка»

Continental ContiVikingContact 5

У нешипованной резины Continental такой же ассиметричный рисунок протектора, как и у шипованного варианта. Он, судя по всему, и «решает». В снежной «каше» и на льду эти покрышки ведут себя лучше даже некоторых шиповок, а кроме того, хорошо тормозят и держат дорогу. Впрочем, проблемы тоже есть – проходимость. Застрять на ContiVikingContact 5 проще простого, даже в «неопасных» местах. Хотя для тех, кто редко выезжает из города, это не очень-то большой недостаток.

Примерная стоимость одного колеса – 4000 руб.

Nokian Hakkapeliitta R

«Липучка» Nokian заметно дешевле шипованного варианта, но качество изготовления ничуть не хуже. У бесшиповки есть свои особенности, например тормозной усилитель, который выполнен в виде зигзагообразного края чашки протектора. С его помощью улучшается контакт с дорогой и сокращается тормозной путь. Как заметили логановоды, Hakkapeliitta R гораздо лучше чувствует себя на плохих дорогах, а на сухом асфальте конкурентов уже не опережает.

Примерная стоимость одного колеса – 3900 руб.

Michelin X-Ice 2

Michelin X-Ice 2 хорошо знакомы российским водителям – они выпускаются уже третий год, а потому логановоды их успели опробовать. Все отмечают, что X-Ice 2 очень комфортная резина – тихая и мягкая, хорошо проглатывает неровности, не стучит при въезде в ямы. Неплохо себя чувствует на ледяном треке и утрамбованном снегу. Асфальтовые показатели тоже не разочаровывают. Недостаток X-Ice 2 схож со многими у фрикционных коллег – слабая проходимость.

Примерная стоимость одного колеса – 3900 руб.

Goodyear Ultra Grip Ice+

Ultra Grip Ice+ дебютировала в прошлом году, и водители еще не потеряли к ней интереса. Характерные черты Ultra Grip Ice+ – жесткая резина и «елочный» рисунок протектора. Широкие поперечные канавки позволяют отводить воду и мокрый снег, что делает поведение резины очень уверенным на мокром асфальте и снежной каше, но вот гололеда Ultra Grip Ice+ откровенно боится. Эта особенность четко определяет предназначение модели – городская эксплуатация. Если ездить только по городу, Goodyear Ultra Grip Ice+ не доставит проблем.

Примерная стоимость одного колеса – 3500 руб.

Pirelli Icecontrol

Icecontrol находятся в среднем ценовом диапазоне, и своей стоимостью полностью соответствуют. Как отмечают владельцы, Icecontrol на льду обеспечивают хорошее торможение и разгон, но вот управляемость могла бы быть и лучше. Противоречивы и некоторые другие показатели: на снегу плохо, а на асфальте хорошо. Но все равно Icecontrol стоит дешевле грандов, поэтому некое снижение характеристик им вполне простительно.

Примерная стоимость одного колеса – 3000 руб.

Kumho I'zen KW31

Эта модель очень сильно похожа на Hakkapeliitta R – протектор вообще один в один. Кореяцы, в общем, и не скрывали, что делают бюджетный вариант Nokian. Получилось у них неплохо, но до показателей «оригинала» они, конечно, не дотянули: протектор протектором, но качество резины и фирменные технологические «фишки» тоже имеют значение. Kumho уступает Nokian в снежных «дисциплинах», но на асфальте весьма хорош и стоит совсем недорого. Для города отличный вариант.

Примерная стоимость одного колеса – 2800 руб.

newumnik

Прокладка провода под заднюю полку

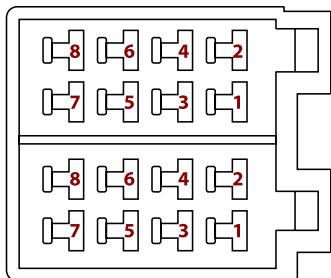
Каждый новоиспеченный владелец автомобиля после традиционного обмывания занимает себя приятными хлопотами: покупкой ковриков в салон и багажник, установкой охранного комплекса и, конечно же, музыки. Некоторые предпочитают не вникать в технические моменты, предоставив это дилеру - так и время можно сэкономить, да и гарантия целее будет. Однако многие считают, что выкладывать несколько тысяч за работу, которую можно сделать самостоятельно и быстро - дело неразумное.

«Война переходяща, а музыка вечна!» - говорил Леонид Быков, очевидно, предполагая установку музыки в новый автомобиль. Чем может порадовать нас ненаглядный Logan с точки зрения простоты установки акустики? Рассмотрим самую распространенную комплектацию Expression: имеется ISO-разъем для магнитолы, провода в передние двери и... всё! А как же тыл? Всё, хорошего звука не будет, придется довольствоваться лишь передними 13-сантиметровыми динамиками, кстати, не входящими в комплект.

Но для умельцев Logan-Клуба нет невыполнимых задач! Оказывается, провести провода от ISO-разъема до задней полки проще простого. Самое сложное - это купить еще один разъем, вынуть из него недостающие контакты и вставить их в имеющийся ISO-разъем магнитолы вот по такой схеме:

А в задней полке нужно просто вырезать ткань в местах

контакты разъема ISO: Секция А



Секция В

Назначение контактов ISO

Конт.	Цвет провода	Назначение
A4	Красный	+12 В постоянно
A5	Синий	Выход +12 В на авт. антенну
A7	Желтый	+12 В при включенном АСС
A8	Черный	Масса
B1	Фиолетовый	Правый задний динамик (+)
B2	Фиолетовый-черный	Правый задний динамик (-)
B3	Серый	Правый передний динамик (+)
B4	Серо-черный	Правый передний динамик (-)
B5	Белый	Левый передний динамик (+)
B6	Бело-черный	Левый передний динамик (-)
B7	Зеленый	Левый задний динамик (+)
B8	Зелено-черный	Левый задний динамик (-)

стех, предназначенных для установки динамиков, и привинтить их туда. Небольшая хитрость: между кузовом и динамиком можно сделать проставки из дерева или фанеры толщиной 5мм - таким образом улучшится качество звука.

Теперь осталось дело за малым - непосредственно протяжкой проводов. Есть несколько способов, рассмотрим некоторые из них вкратце, учитывая опыт вышеупомянутых умельцев. Итак, способ первый: над дверями. Для этого нужно лишь снять накладку стойки у лобового стекла, потянув ее на себя, преодолевая упругое сопротивление фиксаторов, и накладку стойки между дверями, для чего нужно снять ремни безопасности и отвернуть верхний и нижний болты крепления накладки. Провода нужно протянуть снизу по стойке, затем под обивкой потолка и до самой задней полки. Так выглядит потолок без обивки в местах прокладки провода:



Способ второй: вдоль центрального тоннеля. Для начала центральный тоннель, состоящий из двух частей, нужно снять, открутив в нем четыре болта. Затем через отверстие у стояночного тормоза проложить провода под ковром сбоку тоннеля и протянуть их проволокой до заднего сиденья, делая промежуточные дырочки в ковре для протяжки. Проложив провода под сиденьем, нужно подвести их к динамикам с правой или левой стороны. Можно и по центру спинки заднего сиденья, но это уже будет «колхоз».

Так выглядит центральный тоннель без обивки в местах прокладки проводов:



Способ третий, самый распространенный: по полу вдоль порога. Его мы и рассмотрим подробно. Протяжку делать проще со стороны правого порога, поскольку там нет других проводов. И так, провода тянем от магнитолы над перчаточным ящиком (можно и без этого, но тогда провода будут под ногами пассажира) и под ним пропускаем под ковер, приподняв резиновый уплотнитель двери, откуда их ведем вдоль порога до заднего сиденья и к полке, через багажник. В районе средней стойки можно, не снимая пластиковую накладку, протянуть провода с помощью твердой проволоки или чего-нибудь ей подобного. Данную операцию удобнее выполнять снаружи автомобиля, открыв двери, а провода крепить к порогу хорошим скотчем или стяжками.

Так выглядит салон без обивки в местах прокладки проводов у передней двери:



Как вы понимаете, в данной операции нет абсолютно никакой сложности, главное - наличие рук, головы и фантазии. По опыту умельцев, необходимая длина проводов составляет около 10 м, а сечение - не меньше 1,5 мм² (до 2,5 мм² при наличии усилителя). Вот такие провода, например:



из такой катушки:



или искать альтернативу в стройтоварах. Желательно, чтобы жилы в проводе были разного цвета, для облегчения монтажа и «разборки» с полярностью.



Прокладка займет не более часа.

Таким образом, мы достигли сразу нескольких целей: сэкономили свои кровные, познакомились поближе с автомобилем, научились, наконец, снимать спинку заднего сиденья, и, конечно же, наполнили салон самым лучшим в мире звуком! Хочется поблагодарить участников Logan-Клуба, описавших все подробности данного процесса на страницах своего форума.

Androgun

Директор и вып. ред.: Юрий zapisator Галкин
Отв. секретарь редакции и лит. ред.: Алекс-крюк
Дизайн и вёрстка: vilyu78
Корректор: schetovod

Технические редакторы: stalnov, Vaniok,
Новостные обозреватели: lavrichy, newnumnik
Взбастеры: DenSer, Rocky09
Соб. корр.: DenSer, d-e-u-s

Над номером работают

d-e-u-s, lavrichy, newnumnik, schetovod, stalnov, Vaniok,
vilyu78, zapisator, Алекс-крюк

По всем вопросам обращайтесь:

тел. (495) 669 36 34 (доб. 111)

advertising@logan-news.ru, contact@logan-news.ru

В МОСКВЕ

Авточехол - улица Буракова, д. 27

АМТ - 2-я Мытищинская улица, д. 6/8.

Другой Сервис - Сколковское шоссе, д. 31 стр. 7.

Логан Гараж Текстильщики - м. Текстильщики -

Проектируемый проезд 3610, д. 4а

Логан Гараж Соколиная гора - м. Шоссе Энтузиастов -

ул. Буракова, д. 14

Логан-Шоп - м. Медведково - ул. Полярная, д. 39, стр.3

Логан-Шоп - м. Сокол - 2-й Балтийский переулок, д. 6

Логан-Шоп Четаново - м. Улица Академика Янгеля -

ул. Газопровод, вл. 6

Логан-Шоп - м. Текстильщики - 7-я ул.Текстильщиков,

д.13

Регулярные встречи в Котельниках

Регулярные встречи на Ходынке

АЗР МОТОРС - ул. Твардовского, д. 8, корп. 5, стр.1

RTDS - 26 км МКАД - 26 км МКАД

RTDS - АТЦ «МОСКВА» - Каширское шоссе, 61

RTDS - Обручева - улица Обручева, 52

RepaMax на Ленинградке - Ленинградское шоссе, 5а

В ДРУГИХ ГОРОДАХ И РЕГИОНАХ России

Братск, ул. Юбилейная, д.15, ТЦ Кристалл, 2-й этаж. Тел. 8 (950)

054-12-63

Волгоград, Ворошиловский район, ул.Череповецкая, д.22 (напротив ТЦ

«Парус»).Тел. 8 (937) 534-67-74

Волжск, РМЗ - ул.107 Стрелковой бригады, д.5, Тел. 8 (83631) 4-04-36

Дмитров, Магазин «ЛОГАН», ул.Космонавтов, д.44, ТЦ «Пятка», 2 этаж,

Тел.8 (926) 169-92-84, 8 (905) 738-63-65

Екатеринбург, магазин «Автодрайв», ул. Бебеля, дом 17. Тел. 8 (343)

245-39-94, 8 (922) 226-26-02

Иваново, ул. 10 Августа, д.77. Тел. 8 (4932) 41-00-29

Ижевск, ул.Красная, д.1316. Тел. 8 (3412) 24-00-44, 8(905)875-94-21

Киров, Магазин «АВТОЛИГА», ул.Комсомольская д.30. Тел. 8 (8332)

60-48-70

Киров, ул. Прибодова, д.56. Тел. 8 (919) 000-54-92

Курск, Магазин «WWW.LOGAN46.RU» - Майский бульвар, стр.83.

Тел. 8 (905) 041-69-61, 100-99-47-117, Skype: Logan-Kursk

Липецк, Магазин автозапчастей «Интертревю» - проспект Мира, д.18,

Тел. 8 (4742) 25-12-25, 8 (4742) 43-27-83;

Магазин «Логан 48» - ул. Первомайская, д.77. Тел. 8 (4742) 22-38-81;

Магазин «Рено Запчасть» - ул. Палина, д.46. Тел. 8 (4742) 71-96-90

Набережные Челны, Сервисный центр «MODUL» - проспект Вахитова,

ГСК «Профсоюзный», Тел. 8 (909) 312-71-89; 8 (927) 675-59-50

Нижний Новгород, ул. Кузнецкинская, д.100 оф. 46. Тел. 8 (920)

014-85-00

Новосибирск, Логан-Маркет - ул.Плюгина, д.2,Тел.8 (383) 331-2-999,

8 (383) 291-76-07

000 «Прайм» - ул. Станционная, д.36, оф. 212. Тел. 8 (383) 292-38-71, 8 (913) 916-38-71

Омск, Сеть магазинов «Реновод» - ул. Королева д.2, ул. 10 Лет Октября

203, 2 этаж, Тел. 8 (3812) 491-651

Рязань, ул. Бирюзова, д.22. Тел. 8 (4912) 99-13-44

Самара, ООО «ТАЙНС-АВТО» - ул. Мичурина, д.98Б, Тел. 8 (846)

272-99-48,

8 (846) 27-27-144, 8 (846) 312-19-87

Санкт-Петербург, пр. Обуховский Оборона, д. 86.

(ст. метро «Елизаровская»),

Тел. 8 (812) 412-52-22, 8 (905) 202-76-54

Тверь, Магазин «LOGAN69» - пр. Калинин д.216, Тел. 8 (4822) 41-71-93;

«РЕНО-автозапчасти» - проспект Ленина, д.32 «А, ТЦ «Гудвин» 2-й этаж,

Тел. 8 (4822) 47-67-88, 8 (915) 729-83-59

Томск, Комсомольский пр-т, д. 7 стр.1, м.н «Центральный»,

Тел. 8 (3822) 65-16-08, 8 (3822) 509-518

Тула, ул. Оборонная, д.12, оф. 8, Тел. 8 (920) 773-1-773, 8 (4872)

30-42-35

Электросталь, Магазин «Автозапчасти» - Фрязовское ш. д.50,

Тел. 8 (496) 571-12-46

Удиретель ООО «ЛОГАН НЬЮС»

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-44558 от 15 апреля 2011г.

Адрес редакции: г. Москва, Проектируемый пр д 3610, стр. 4А

Журнал издаётся ООО «ЛОГАН НЬЮС».

Генеральный директор Денис Галкин

Тираж 5000 экз.

ВНИМАНИЕ! КЛУБНЫЙ СЕРВИС!
LOGAN-GARAGE.RU
Наш опыт, наши знания и любовь к Renault Logan
даёт нам полное право сказать:
Наш гараж - для Логаш!
(499) 503-1503, (495) 669 36 34.