**Курсы подготовки экспертов по техническому контролю и диагностике автомототранспортных средств**

**РЕФЕРАТИВНЫЙ ОТЧЕТ**

ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ИНФОРМАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И ТЕХНОЛОГИИ»

на тему: «Сравнительный потребительский анализ автомобилей

Renault Sandero и ЗАЗ «Шанс» »

Работу выполнил: Анисимов С.Н

Работу проверил: Коломейченко А. С.

Орел - 2010

Бюджетные иномарки в нашей стране продолжат отвоевывать пространство у представителей исконно русского автопрома. При этом заграничные производители настолько уверовали в свои перспективы, что выпустили на отечественные дороги не только популярные в вышеозначенном сегменте седаны, но и хетчбэки. И главным претендентом на лидерство тут без сомнения является новоиспеченный Renault Sandero, производство которого было оперативно налажено на московском «Автофрамосе».



В качестве же конкурента мы взяли чуть менее свежий ЗАЗ «Шанс», который около года назад стал поставляться на отечественный рынок вместо весьма востребованного Chevrolet Lanos. «Москвич» против «Запорожца» – типичная советская дуэль. Впрочем, не совсем. Сегодня и тот, и другой – иномарки до мозга костей.



Импортируемый из Украины ЗАЗ «Шанс» можно даже назвать иномаркой в квадрате. По сути он представляет собой все тот же Lanos. Просто у ЗАЗа кончилась лицензия, и, поскольку права на название машины принадлежали GM, украинцам пришлось сменить импортное имя на свое, внутреннее. Второй момент – дилеры. Lanos распространялся через фирменную и достаточно разветвленную сеть Chevrolet, ЗАЗ, увы, подобным богатством похвастать не может.

У Renault перспективы куда радужней: и дилеров достаточно, и юридических проблем не предвидится. Кроме того, российское производство Sandero позволяет французам не только проводить более гибкую маркетинговую политику, но и не зависеть от таможенных пошлин. Тем не менее, «Шанс» все еще остается самой дешевой импортируемой моделью. Но зато Sandero собирается на базе самой популярной иномарки прошлого года, Renault Logan, а еще он может участвовать в программе утилизации старых машин, которая, по прогнозам, все же будет продлена. К тому же, при прочих равных, он не намного дороже «украинца».

Кроме того, «француз» куда современнее. Несмотря на то, что Sandero построен на базе Logan, он отличается более динамичным экстерьером. Оно и понятно – хетчбэк все-таки априори адресуется драйверам помоложе. Тем он, кстати, и силен. Формально основными потребителями Logan считаются люди в возрасте и небольшие конторы, предлагающие услуги такси. Молодежь же, как правило, менее падка на подобные «нединамичные» экстерьеры. Вот Sandero – другое дело. Правда, оригинальности и самобытности в нем поменьше. Машина напоминает одновременно большинство своих одноклассников – стандартный пятидверный то ли корейский, то ли китайский, то ли восточноевропейский хетчбэк, коих на дороге масса. Единственное, что его выделяет из потока – относительная новизна, легкий налет брутальности, доставшийся по наследству от седана и оригинальные варианты окраски. Но именно такие машины, судя по всему, входят в моду, так что внешность Sandero, похоже, вскоре превратится в своеобразную автомобильную классику. В бюджетном сегменте, разумеется.



Вот его сегодняшнему сопернику это не грозит. Как уже было сказано, «Шанс» - это хорошо известный нам Chevrolet Lanos, который в свою очередь является клоном Daewoo Lanos образца начала века. Его экстерьер не нов, но вполне самодостаточен, так что по этому параметру ЗАЗ не уступает многим «экономичным» одноклассникам или тем же Lada. Однако, повторимся, возможностей зацепить молодую аудиторию все же больше у Renault.

Вот по части оформления салона «Шансу» ловить в буквальном смысле нечего. Изнутри это все тот же Lanos, то есть даже не вчерашний, а позавчерашний день мирового автопрома. По эргономике и комфорту ЗАЗ может составить конкуренцию разве что узбекской Nexia. Руль здесь не регулируется вообще, диапазон смещений передних кресел удовлетворит только человека среднего роста, а сами сиденья оказались на удивление податливыми.



Что характерно, у запорожцев было время и возможности доработать машину. Хотя бы оснастить ее регулируемой рулевой колонкой, но реформа салона у них ограничилась простым переоформлением внутренних панелей дверей. Впрочем, автомобиль и без того продавался неплохо, причем не только на Украине.

Но там у него конкурентов мало – продукция ВАЗа в большинстве своем импортируется, поэтому стоит, как минимум, столько же. То же самое касается и Renault. У нас же ситуация обратная, и если с «произведениями» тольяттинского завода ЗАЗ еще справится, то на Sandero ему замахиваться не стоит. В «Шансе» даже пластики хуже, хотя представить себе более бюджетные материалы отделки после посещения салона Renault достаточно сложно.

Да-да, пластики в Sandero далеки от совершенства, но этот недостаток компенсируется очень приличным качеством сборки, а также удачным подбором цветов. В основе же интерьера хетчбэка лежит салон рестайлингового Logan с традиционным обратным наклоном передней консоли, с переработанными дверными ручками и читаемым центральным дисплеем.

Сидеть в Sandero удобнее, чем в «Шансе». Кресла «француза», конечно, тоже неидеальны, но массу тела они распределяют получше. К тому же, диапазоны настроек у них больше, да и рулевая колонка здесь регулируется. На заднем сиденье Renault тоже просторнее. Хотя, справедливости ради стоит отметить, что в обеспечении комфорта пассажиров второго ряда хетчбэк слегка уступает родственному Logan.

Явно сильнее Sandero и на дороге. Французы предложили его покупателям всю моторную линейку постреформенного Logan. Таким образом, клиент волен выбирать из трех бензиновых двигателей, начиная с базового 1,4-литрового мощностью 75 л.с., и заканчивая 1,6-литровым агрегатом от Renault Clio, развивающим 102 л.с. Соперник при этом оснащается лишь одним бензиновым движком производства Мелитопольского моторного завода. В принципе, импортер недавно объявил, что под капот хетчбэков «Шанс» также будет устанавливаться и полуторалитровый агрегат от Lanos, но пока массового распространения эти модификации не получили.

А жаль, так как главной проблемой «самостийного» двигателя является динамика. В принципе, заявленная мощность в 70 л.с. кажется вполне адекватной, но по ощущениям агрегат везет «лошадей» на 55-60. Максимум мощности он выдает на 5200 оборотах, но запас тяги к этому моменту выбирается полностью (полка – на 3000 оборотах), и мотор до них просто не раскручивается. Но даже если это и возможно, все равно ни один здравомыслящий водитель на подобные эксперименты не решится – из-за сильной вибрации и слишком навязчивого агрегатного шума.

Базовый двигатель Sandero не в пример лучше. Он тоже отнюдь не шедеврален, но приемлемые динамические показатели обеспечивает. К тому же он более стабилен на высоких оборотах, да и шумит поменьше.

Куда эффективнее «француз» и в управляемости. Вряд ли стоит ждать от него чудес, но в целом шасси позволяет уверенно контролировать авто вплоть до достижения максимально разрешенных в нашей стране скоростей. После 120 км/ч руль и подвески Renault становятся слишком расхлябанными, но до этого момента все вполне прилично, так что и в городе, и вне его пределов водитель Sandero сможет не только перемещаться между заданными точками в пространстве, но и получать некоторое удовольствие.

Про соперника такого, увы, не скажешь. Не исключено, кстати, что виной тому отнюдь не инженеры из братского государства, а их азиатские коллеги, больше почитающие комфорт, нежели управляемость на высоких скоростях, но как бы там ни было, дорогу «Шанс» держит довольно посредственно. Руля слушается, но не более того, к тому же, курсовая устойчивость его падает пропорционально росту скорости, что очень заметно при прохождении длинных пологих поворотов, в которых хетчбэк так и норовит соскочить с траектории.

Отдельные претензии к тормозам. На обеих машинах сзади установлены барабанные механизмы, однако в отличие от Renault, соответствующая педаль ЗАЗа менее информативна: половина хода пустая, а ровно посередине нога как будто упирается в пол, заставляя прилагать серьезное усилие.

Некоторые претензии можно предъявить и оппоненту. У него педаль, напротив, слишком мягкая, причем настолько, что в более-менее толстой обуви ее сопротивление попросту не ощущаешь. В результате первые пару дней с непривычки постоянно перетормаживаешь, заставляя нервничать водителей следующих за тобой машин.

**Вывод:**

В дуэли «Запорожца» и «Москвича» XXI века безоговорочную победу одержал последний. Увы, время «Шанс» ушло, он явно уступает сопернику практически по всем параметрам. В общем, главным его достоинством была и остается цена. Причем касается это исключительно начальных версий, которые конкурируют даже не с Renault, а с моделями Lada. Впрочем, свою состоятельность «Шансу» еще придется доказывать, так как даже Kalina в прошлом году была в 10 (!) раз востребованнее украинской модели.

**Плюсы и минусы.**

**Renault Sandero**

**+** Симпатичная и достаточно современная внешность, более качественный по сравнению с соперником интерьер, более широкий выбор дополнительного оборудования, приличный набор двигателей.

**–** достаточно бедная базовая комплектация, отсутствие автоматической трансмиссии, очереди на модель у дилеров.

**ЗАЗ «Шанс»**

**+** Относительно неплохой экстерьер, два вида кузова, конкурентоспособная цена, сравнимая со стоимостью моделей классического семейства Lada.

**–** Старомодный интерьер, посредственное размещение, низкое качество материалов отделки, слабый базовый мотор, отсутствие АКП и ABS.

**Технические характеристики:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Renault Sandero | ЗАЗ «Шанс» |
| Длина (мм) | 4020 | 4074 |
| Ширина (мм) | 1746 | 1678 |
| Высота (мм) | 1534 | 1432 |
| Колесная база (мм) | 2588 | 2520 |
| Дорожный просвет (мм) | 155 | 170 |
| Масса (кг) | 975 | 1096 |
| Объем багажника (л) | 320 | 320 |
| Раб.объем двигателя (куб.см.) | 1390 | 1299 |
| Мощность (л.с. при об/мин) | 75/5500 | 70/5200 |
| Макс. крутящий момент (Нм при об/мин) | 112/3000 | 108/3000 |
| Макс.скорость (км/ч) | 162 | 162 |
| Разгон 0-100 км/ч (с) | 13 | 17 |
| Средний расход (л) | 6,8 | 7,2 |
| Цена (руб) | 329000 | 235000 |

Данные по производству и продажам отсутствуют.