



СУБСИДИЯ

АвтоВАЗ, в конце прошлого года представил первый результат многомиллиардных инвестиций на поддержку отечественного автопрома — бюджетный седан Lada с символическим именем Granta*. Автомобиль создан на основательно модернизированной платформе Lada Kalina. Однако Granta позиционируется особо — в сегменте Low Cost.

Здесь полностью оригинальный кузов седан, новый дизайн экстерьера и салона, при разработке модели были применены более современные подходы к проектированию, а также новые решения по оптимизации производства отдельных узлов и сборки самого автомобиля. Все это позволило удержать стартовую стоимость при начале продаж Lada Granta на уровне 220 тыс. руб. Однако продажи стартовали с отметки 229 тыс. руб. — из-за дополнительно устанавливаемой водительской подушки безопасности. Эти цены продержались недолго: уже 1 апреля стоимость базовой версии «Стандарт» выросла до 239 тыс. руб., а с 2 июля минимальная стоимость Lada Granta составляет 259 тысяч, что объясняется производителем «несоответствием реальной рыночной и заявленной стоимости».

К нам на тест попала Lada Granta в более дорогом исполнении «Норма», отличающаяся новым 1,6-литровым мотором ВАЗ-21116 с облегченной шатунно-поршневой группой и повышенной до 87 л. с. мощностью, электроусилителем руля, окрашенными в цвет кузова бамперами, а также дополнительным оборудованием в виде передних электростеклоподъемников, центрального замка, салонного фильтра, регулируемого по высоте руля и легкосплавных колесных дисков. Стоимость такой Granta сегодня 295 тыс. руб. Стоит ли этих денег Lada Granta, и способна ли она заменить ушедшую на покой «классику»?

*grant — дар, субсидия (Словарь иноязычных слов, 2004)

ШАГ ВПЕРЕД

У нас на Трибуне Гранта? Ну, тогда держите меня семеро, ибо я хочу высказать все, что думаю о нашем автопроме вообще, и о Lada Granta в частности!

Итак, начнем... Здесь тугие ручки дверей. Салон даже по прошествии 10 тысяч километров все еще источает запах дешевого пластика. Дизайн... нет, не дизайн (так как его тут просто нет), а вид передней панели навеивает мысль, что интерьер создавали два разных человека, а потом пришел третий и в буквальном смысле наложил «труды» одного на «творения» другого. Да и снаружи впечатление схожее: переднюю и заднюю части явно рисовали разные люди. Я вспоминаю, как на первом дилерском демо-экземпляре Гранты закрыть бардачок можно было только раза с третьего! Стекла в передних дверях почему-то полностью не опускаются. И вообще запирается топливный бак. На неровностях в дверях что-то брякает. Скрипят тормозные колодки. Чтобы заставить машину «лететь» по дороге, ее надо хорошенько «пнуть» на старте — прямо как ту гордую птицу-страуса. А уж какие надо усилия прилагать, чтобы быстро и безошибочно переключать здесь передачи...

Но... Ущипните меня кто-нибудь, ибо я не верю в то, что готов сказать: в лице Гранты АвтоВАЗ сделал первый, вполне видимый и осязаемый шаг в сторону нормальных автомобилей — удобных, комфортных и безопасных. Здесь достаточно удобная посадка. На хорошем асфальте в салоне тихо. Двигатель на скоростях даже под сотню позволяет спокойно разговаривать, и при этом на третьей и четвертой передачах проявляет прыть вполсилы более мощного мотора. Подвеска упруго гасит любые волны и колдобины. Да и вообще эта машина не вызывает отторжения — даже какая-то симпатия появилась! Я точно в Ладе?

Вот только одного шага вперед мало: АвтоВАЗу необходимо минимум стометровку, да не прошагать, а пробежать — причем так, чтобы и сам Усейн Болт позавидовал! А пока отечественный автопром для меня по-прежнему интересен только своим существованием, но не более того...

Алексей СТЕПАНОВ, водительский стаж 16 лет.
Ездит на Skoda Roomster и Toyota Corona Premio

КАК ТО ТАК ПОЛУЧАЕТСЯ

Удивила такая вещица — электропривод отпирания крышки багажника. Или вот капот, который отделан «шумкой». То есть, получается, на ВАЗе освоили такие сущие бездельницы, а у иностранцев это чуть ли не из разряда престижных опций. Совести у них нет! А еще, кажется, на ВАЗе появилось (или вернулось?) понятие автомобильного дизайна.

Например, внешность Lada Granta мне представляется куда более удачной, чем, например, у Renault Symbol или, скажем, Toyota Platz. Несмотря на прозрание из «Калины», сзади порадовал запас места, практически как у многих автомобилей даже С-сегмента. Багажник, который так заботливо «отстегивается» электрозамком, еще и замечательно большой, к тому же с выходом в салон. Ну а в остальном «Гранте» еще надо подучиться у своих европейских коллег. Большие зеркала, уже хорошо, но в этом далеко не вся эргономика. Оптимально устроиться в кресле не так просто, даже несмотря на регулируемый немножко руль. Тот еще «фамильный» штрих — колонка двигается с таким усилием, что запирающий рычаг здесь и не нужен. Благо сам руль с усилителем, хотя излишне «пружинит» и великоват по оборотам, в итоге хорошей связи с дорогой не дает. Тугие «бесчувственные» тормоза, нечеткий рычаг коробки, у которой к тому же шумно, с подвыванием крутятся шестерни, кренистая подвеска — удовольствия от езды, прямо скажем, маловато.

И только двигатель здесь очень конкретный — сталь в голосе, сталь в характере. Не горяч, не заводной, а просто настоящий 8-клапанный рабочий. С ним гармонирует такое же трудолюбивое, энергоемкое шасси, хотя грубые ямы отрабатываются далеко не мягко и не тихо. Но как бы там ни было, в своем ценовом сегменте Granta отнюдь не изгой.

Василий ЛАРИН, водительский стаж 14 лет. Ездит на Ford Focus II



Передняя панель Гранты полностью оригинальная и выглядит интереснее логановской. Но пластик такой же недорогой и твердый



Приборная панель, не имеющая указателя температуры двигателя, проста и незатейлива, однако ее показания читаются без проблем



Бардачок достаточно вместителен, но не имеет ни отделки, ни подсветки, ни держателей для карточек или карандаша, ни, тем более, охлаждения



Круглые дефлекторы вентиляции позаимствованы у Логана, а блоком управления отопителем с Грантой поделилась Калина



Фары включаются подсвечивающимся в темноте барашком слева от руля. Ниже — барашек корректора фар, а под ним — кнопка отпирания багажника



160-миллиметровый дорожный просвет вкупе с очень энергоемкой подвеской — преимущество Гранты на плохих дорогах

ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Мне остаётся только догадываться, как и чем замотивировал своих инженеров и конструкторов Главный «автозаводец», но это явно сработало. Вряд ли сильно ошибусь, представив Главного после тест-драйва первой Гранты: недоверчивый прищур глаз, наклон головы, выражающий явное сомнение, и вкрадчивый голос «Эээ, господа, вы хотите сказать, у нас получилось?..». Да, уважаемый, вы это сделали!

Мультифункциональное рулевое колесо, регулировка поясничного отдела позвоночника, подогрев второго ряда сидений, адаптивный головной свет и датчик дождя... Лет через тридцать я смогу перечислить эти опции как базовые для Лада. И пусть мировой автопром к тому времени уже будет примерять к своему названию приставку «авиа-», но мы — верим. Нет, не в лучшее и «прозрачные» выборы, конечно, но в АвтоВАЗ-то, как оказалось, верить можно.

Итак, Гранта. Лада. При известии о грядущем тест-драйве, помню, я обречённо вздохнула, но ничего не поделаешь, да и любопытство присутствовало. И последнее было вознаграждено сполна. Опустим лирику в виде чудовишной отделки всего и вся в этом автомобиле, ведь всё это, по крайней мере, честно. Честно и аккуратно в свои деньги. Давайте лучше вспомним то, что ценилось нашими отцами и дедами, то, что роднит нынешний автомобиль с первоначальной идеей. Я сейчас говорю о технической составляющей: о ходовых качествах и мощностных характеристиках. Тут-то Лада показала родную «кузькину мать» всем этим буржуйским глянцево-повозкам! Созданная для наших условий ровно так же, как валяжные «ванны» для американских хайвеев, Гранта, сцепив невидимые зубы, упрямо преодолевает дорожные тяготы, не имея, кстати, дешевой склонности к вертикальной раскачке на трассе. При этом водитель уверенно поглядывает в зеркала заднего вида, собираясь на обгон. Обзорность на достойном уровне, а запас тяги на второй-третьей передачах не прививает комплекса неполноценности. Примечательно, что четвёртая у Гранты — почти «автомат»! Позволяет лишний раз не уходить «вниз», довольно уверенно раскручивая мотор с полутора тысяч, и не просит скорейшую пятую в городских пределах. Удобно, честно слово, удобно. Здесь самое время напомнить — мы всё ещё говорим о новом самостоятельном, рождённом в муках, детище отечественного автозавода. Вдруг читатель решит, что вполне комфортные почти сто километров (город и трасса) одним махом — это уже про какой-то другой автомобиль? А между тем, ни спина, ни ноги не заподозрили подвоха, а левая нога и вовсе значительную часть времени безмятежно покоилась на специальной площадке — привет «четвёртой»!

Стоп, стоп, чтобы меня не заподозрили в «замотивированности», я, пожалуй, закончу. Но это не значит, что кончились плюсы Гранты: это значит — в ней есть что попробовать самому!

Юлия БАБАК, водительский стаж 8 лет.
Ездит на Subaru Impreza WRX и Toyota Corolla Fielder



В задних дверях нет ни динамиков аудиосистемы, ни кармашков для мелких вещей. А стекло придется опускать и поднимать вручную



Карта передней двери вполне красива, но вместо удобной ручки для закрывания — выемка, а вещевой карман не слишком большой



Полноразмерная запаска лежит под полом багажника, где она не пачкается. Однако при объемной поклаже достать ее будет проблематично



Рычаг ручного тормоза без изменений перекочевал в Гранту с классических Жигулей, и выглядит архаично даже в бюджетном интерьере



Наружные зеркала Гранты — огромны: в них видно все. А посоветовать можно разве что на архаичную регулировку рычажками в уголках окон



Лючок бензобака почему-то незапирающийся. Нет замка и на пробке, которую при заправке приходится оставлять висеть на «штурке»



Внутренняя отделка крышки багажника в целях экономии не предусмотрена. Ручки для закрывания тоже нет — только выштамповки в каркасе

ЕСТЬ ЛИ ЖИЗНЬ ЗА 300 ТЫСЯЧ?

Этим летом проехал 1250 км по Турции на арендованном Fiat Albea — ближайшем аналоге Granta, но в итальянском исполнении. Сравнение этих автомобилей будет не в пользу российского почти по всем параметрам, за исключением цены.

Granta хуже оснащена (отсутствие кондиционера по нынешним временам — вообще анахронизм). Неудобные сиденья, простенький, совсем не жизнерадостный, скрипучий салон. Двери закрываются с «советским» лягзающим звуком. Передачи на рычаге КП слишком сближены, включение требует сноровки и физических усилий. Разгоняется автомобиль вяло, а попытки ехать динамичнее приводят к тому, что мотор становится излишне натужен и назойлив. Звукоизоляция вообще на уровне «Самар», с которых я начинал свою водительскую «карьеру» в начале 90-х. На высоких скоростях на прямой автомобиль приходится буквально «отлавливать», иначе он начинает рыскать по дороге. В повороте на 180 градусов не бог весть на какой скорости Granta ощутимо заваливается на бок.

Зато незатейливого автомобилиста порадуют высоко посаженный передний бампер и в целом высокий клиренс. Вместительный багажник. Энергоёмкая подвеска традиционно заточена под российские дороги. И, конечно же, высокая ремонтпригодность (читай — низкие цены на запчасти, хотя в автомобиле достаточно и импортных комплектующих) и унификация с другими вазовскими моделями.

По объемам продаж и ажиотажу Granta на порядок выше Albea (который, к слову, уже официально в России не предлагается — дилерами распродают остатки). И решающий аргумент здесь цена — Granta более чем на 100 тыс. руб. дешевле. Вот только Albea при пробеге в 225 тыс. км был потрепан, но абсолютно в рабочем состоянии. Будет ли такой же Granta? Не уверен.

Ефим НЕЗВАННЫЙ, водительский стаж 20 лет.
Ездит на Mazda CX-7



Огромный 500-литровый багажник Гранты отличается большим проемом. Но крючков или отсеков для принадлежностей здесь нет



Аморфный задний диван не имеет откидного подлокотника, но оснащен трехточечными ремнями безопасности. Подголовники – опция. Для пассажиров среднего роста места достаточно, однако рослые седоки спереди могут серьезно потеснить сидящих сзади



В отличие от ближайшего конкурента – Логана, в Гранте можно сложить спинку заднего сиденья. При этом образуется большой проем в багажное отделение



В больших блок-фарах штатно предусмотрена секция дневного света, который включается автоматически с запуском двигателя



Секция света заднего хода есть только в правом фонаре. В левом на этом месте скрывается противотуманка

СЮРПРААААЙЗ

Это, бесспорно, был самый экстравагантный и запоминающийся подарок на День рождения — тест-драйв русского загадочного бестселлера! Что еще можно желать с утра пораньше в именинный день?!

И сюрприз удался — разрыв шаблонов, крах стереотипов... Назовите как угодно, но для ВАЗа это несомненно гигантский скачок в современность. За рулем этой машины возникают ассоциации с чем угодно — со множеством различных бюджетных марок, но всякий раз приходится напоминать себе о том, что это Lada. Ничего — совершенно ничего не намекает на былую и так ностальгически любимую мной отечественность. Неожиданно бодрый и тяговитый на низах мотор, вполне вразумительная работа сцепления и КПП (привыкания требует, но оно обещает быть легким), изумительная (не побоюсь этого слова) и сбалансированная подвеска — да, последняя создана реально для российских дорог. Плюсую сюда достойный внешний вид (что бы ни говорили, но есть в мировой автопрактике экзотические куда страшнее), ровность кузовных зазоров, потрясающую обзорность (особенно в боковых зеркалах) и вполне себе приемлемый набор «комфорта» в опциях (на цену не забываем при этом смотреть) — и вуаля: перед нами очень и очень достойный автомобиль в своем сегменте. Волшебство, ей-богу...

Из очевидных недостатков:

А) Granta не рассчитана на миниатюрных фемин, не одаренных длинными ногами — мне не хватило диапазона регулировки кресла в горизонтальном направлении — совсем чуть-чуть, но к педалям хотелось бы быть ближе.

Б) Сами сиденья неудобны (поясница начала четко дислоцироваться на теле уже на исходе второго часа езды), и вообще эргономика немного диковата. Но к последнему, опять-таки, можно привыкнуть.

В) Руль до неприличия ватообразен. Хоть и удобен в руках. Отдачи от машины на руле — полный ноль.

Ну и на данном этапе Granta — все-таки автомобиль-загадка. Эксплуатационные характеристики, надежность и головные болячки пока слишком мало изучены, равно как и стоимость владения этим бесспорным шедевром. Будем подождать...

**Наталья НОВИКОВА, водительский стаж 9 лет.
Ездит на Toyota Mark II**

ЦЕНА ОПРЕДЕЛЯЕТ ВСЕ?

Утверждение о том, что русские не умеют делать автомобили, в корне не верно. Для себя мы создаем практически идеальные машины. Granta, пожалуй, самый характерный пример.

Дорожный просвет на уровне современных паркетников. Подвеска ориентирована на асфальт, по покрытию тяготеющей к грунтовкам. А примитивный по конструкции и всего лишь 8-клапанный двигатель отлично тянет с низов (пятая передача при 1000 об/мин — запросто!) и охотно крутится до верхов. Чего еще желать?!

Если пересаживаться на «Гранту», скажем, с вазовской же «классики», то ничего. Но любой зарубежный автомобиль, пусть даже из бюджетных, задает такие стандарты качества, до которых новая «тольяттинка» не дотягивает. Зудят от вибраций педали и рычаг коробки. Порой чувствуешь, как в конвульсиях на некачественных или не проработанных опорах бьется двигатель. И всегда слышишь дребезжание салонного пластика. Хорошо хотя бы то, что за 10 тыс. км выветрился фенольный аромат пластмасс, который, судя по отзывам знакомившихся с новой Granta журналистов, кочует у АвтоВАЗа из модели в модель. Так сказать, фамильная черта. Непонятно, зачем при таких врожденных недостатках было вкладывать средства в электроусилитель, который лишает руль всякой обратной связи. С хорошей-то подвеской и такая «ватность»!

А с другой стороны — огромный багажник, достаточное пространство у задних пассажиров, удобная посадка за рулем. И цена! За нее, наверное, можно простить все вышеперечисленные болячки. И заниматься «тюнингом»: проклеивать, например, пластмассовые накладки двусторонним скотчем. Вот только есть подозрения на то, что подобная «школа производства» может распространяться на другие вещи, сугубо технические. А как иначе, ведь двигателю определен срок жизни как у той же «классики» — тысяч в 150 или чуть больше. Либо начнут рассыпаться синхронизаторы в коробке. Или Granta станет надоедать мелкими, но оттого еще более обидными проблемами. Такие шансы имеются.

**Максим МАРКИН, водительский стаж 15 лет.
Ездит на Toyota Mark II**



1,6-литровый 8-клапанник специально для Гранты модернизировали (облегчена шатуно-поршневая группа) и сделали мощнее

ПРОРЫВ!

Не могу, точнее не мог до этого дня, серьезно относиться к продукции данного завода. Но от того знакомство с Грантой оставило еще более приятные впечатления. Для АвтоВАЗа это прорыв! Наконец-то «наверху» поняли, чего от них хотят. И наконец-то можно купить нормальную новую, относительно безопасную машину за 250 тысяч. Причем теперь я больше не понимаю, кому нужны калины и приоры!

Запах нового автомобиля не выветрился даже спустя 10 тысяч км, которые уже пробежала эта гранта. Но за это время салон вопреки ожиданиям не разболтался, люфтов в рулевом не прибавилось, и подвеска хранит тишину. Да и, похоже, научились собирать кузова — зазоры везде весьма похожие друг на друга, окна и двери закрываются и открываются без усилий, в салоне места вполне достаточно, а багажник просто огромен!

Вполне устроил и мотор: 1,6 л неплохо тащит машину. Конечно, неплохо — по вазовским меркам, но я уверен, что за эти деньги лучшего не предложит никто. Разве что ходы рычага КП уж слишком размашистые, но после Самар ничего нового и страшного нет. А подвеска, вполне позволяет комфортно ехать даже по плохим гравийкам — разве что салон обретаёт голос. Единственный нюанс — сдувает машину: в буквальном смысле плавает вслед за ветром, пусть и ветра от встречных или попутных машин.

Знать бы еще, что с надежностью... Судя по интернет-ресурсам, проблемы все же есть. Но очень надеюсь, что с этим в ближайшем будущем разберутся. Тогда это действительно будет прорыв!

Артем АГЕЕНКО, водительский стаж 7 лет.
Ездит на Honda Civic Type-R



Передних брызговики в базовой комплектации не предусмотрено вовсе, а задние — скорее условность

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ LADA GRANTA

КУЗОВ	
Тип	седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый, с распределенным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и расположение цилиндров	4, в ряд
Рабочий объем, куб.см	1596
Кол-во клапанов на цилиндр	2
Мощность, л.с./об.мин	87/5100
Крутящий момент, Nm/об.мин	140/3800
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	Механическая, 5-ступенчатая
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/барабанные
ПОДВЕСКА	
Передняя	Независимая, пружинная, McPherson
Задняя	Полузависимая, пружинная
КОЛЕСА	
Диски	легкоплавные
Шины	175/65 R14
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4260/1700/1500
База, мм	2476
Клиренс, мм	160
Колея спереди/сзади, мм	1430/1414
Снаряженная масса, кг	1115
Полная масса, кг	1560
Объем топливного бака, л	50
Объем багажника, л	480
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	167
Разгон до 100 км/ч, сек	11,8
РАСХОД ТОПЛИВА, Л/100 КМ	
Городской режим	8,5
Загородный режим	5,7
Смешанный режим	7,2