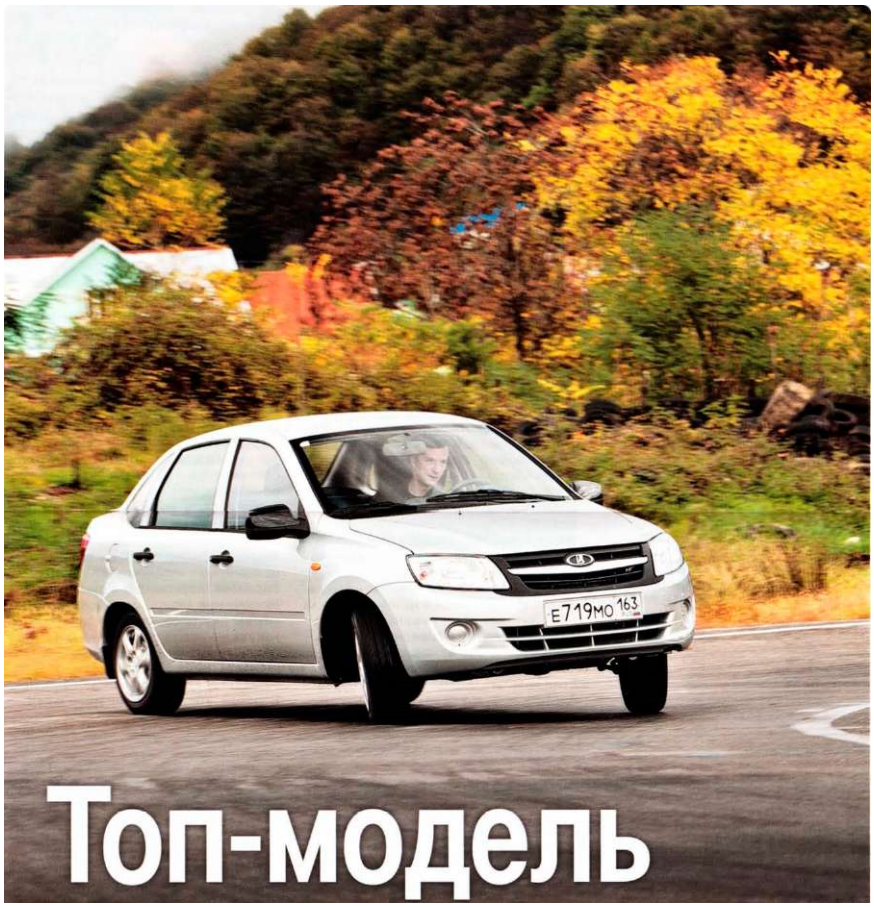
fteroiPE



Топ-модель

На горе Ахун возле Сочи было холодно. С моря дул пронизывающий ветер, свинцовые тучи заливали город-курорт очередным ливнем... Замерзший коллега решил согреться грантовской «печкой». Повернул ключ в замке зажигания, но забыл, что серебристо-серый седанчик стоял на передаче. Машину не удержал даже затянутый «ручник». Бум! Есть первый независимый краш-тест Лады Гранты!

Владимир МЕЛЬНИКОВ, фото Романа ТАРАСЕНКО

На счастье, перед Грантой не было ни одной из тонированных Приор, которые в огромном количестве поднимаются на Ахун в свадебных кортежах. Правой половиной бампера машина ткнулась в металлический рельс отбойника... Обидно. А как стыдно перед вазовцами! Они к этому тест-драйву подошли очень серьезно — ключи от автомобилей выдавали только после проверки на содержание алкоголя в крови, установили на лобовом стекле видеорегистраторы. Но наш. как назло, не включался.

Осматриваем повреждения. Симпатичный бампер треснул и выскочил из-под правого крыла, само оно слегка уехало назад, а капот — влево. Обломан крепеж фары и радиаторной решетки, погнута рамка радиатора. И это на пешеходной скорости. А что будет после «страхового" краш-теста при 15 км/ч? Вазовцы не знают: такой удар требованиями сертификации не предусмотрен. Причем всеобщая оптимизация конструкции Гранты здесь только во вред: если на Калине можно было отдельно поменять решетку радиатора, то у Гранты — только вместе с бампером.

А будь удар посерьезнее? Все серийные Гранты даже в «пустой- версии Стандарт оснащены водительской подушкой безопасности японской фирмы Takata. И хотя руководитель проекта Олег Груненков уверяет, что таково пожелание клиентов, закрадываются смутные сомнения: может. Гранта без подушки безопасности прошла бы краш-тест нашего рейтинга безопасности со скорости 64 км/ч немногим лучше Калины?

Так или иначе, из-за подушки цена Гранты Стандарт выросла всего на девять тысяч рублей — в декабре такие автомобили можно будет купить за 229 тысяч.

Или нельзя?

На персональном сайте модели www.granta.lada.ru прием заявок на Гранты открылся еще в сентябре — чтобы получить автомобиль с декабря по март. Но в Москве. Краснодарском крае или в Самарской области квоты уже выбраны! Появятся ли до этого момента «свободные" автомобили, не знают ни завод, ни дилеры. Зато ходят устойчивые слухи о том, что с Нового года Гранты обязательно подорожают.

В Сочи вазовцы привезли не базовые Стандарты, а Нормы на легкосплавных колесах — по 260 тысяч. О разнице между этими версиями и о создании Гранты мы уже рассказывали (АР №9, 2011). Вкратце напомню. Под капотом Гранты Норма — восьмиклапанник ВАЗ-21116 от Приоры: с облегченной шатунно-поршневой группой фирмы Federal Mogul. Как только производство деталей наладят в Тольятти, эти моторы будут ставить и на базовые Гранты, но сейчас Гранта Стандарт довольствуется менее мощным двигателем от Калины. Рулевое управление на версии Норма — с электроусилителем корейской фирмы Mando и «короткой рейкой", выпуск которой в промышленных объемах наконец-то освоило механосборочное производство АвтоВАЗа. А ведь ее нам обещали еще четыре года назад... Говорят, были проблемы с закупкой оборудования. Но на Стандарте — прежняя «рейка»:



И не скажешь, что такой «фингал» Гранта получила от удара о металлический отбойник на пешеходной скорости



Гранта без последствий припаркуется даже у высоких бордюров: от земли до бампера больше 20 см. А низшая точка — под защитой силового агрегата: 16 см



Пороги у Гранты без накладок. дверные уплотнители проще, чем у Калины



Задние фонари запотевали почти на всех презентационных седанах



Передняя панель должна стать дешевле (вместо 52 элементов у Калины здесь всего 39), избавиться от скрипов и стуков — и улучшить работу отопителя. Действительно, на первой скорости вентилятора из дефлекторов Гранты дует сильнее, чем у Калины

Еще один прецедент для автомобилей из Тольятти — трехспицевый руль компании Takata. Вообще, среди поставщиков комплектующих для Гранты много новых, причем для каждой детали пока лишь один производитель.

Среди недавно появившихся партнеров и немецкая фирма Anvis, выпускающая для Гранты опоры силового агрегата. Увы, они не в силах усмирить бегущие по полу вибрации. Но если сравнивать с Калиной, то ворчание двигателя в городе почти не мешает, несмотря на менее развитую шумоизоляцию пола и моторного щита. Посвист ветра различим только после 110 км/ч: коэффициент аэродинамического сопротивления Гранты на 8% меньше калиновского. А главные раздражители — гул от дороги и «стреляющие» по аркам камни. Обязательно нужно ставить «кооперативные» подкрылки — заводских сзади нет вообще, а передние едва прикрывают половину изнанки крыла.

В целом уровень шумов сравним с таковым в Логане. Хотя, если судить по ценам, то соперниками Гранты числятся седаны попроще — Daewoo Nexia и ZAZ Chance.

Но такого мотора у конкурентов нет точно! Вазовский восьмиклапанник. сбросив вес, сохранил прежнюю «низовую» тягу, но гораздо бодрее раскручивается выше 5000 об/мин. По ощущениям, в нем даже больше заявленных 90 л.с. — не зря же по паспорту Гранта Норма набирает 100 км/ч быстрее Гранты Люкс с 98-сильным шестнадцатиклапанным мотором! Не «подкорректированы» ли цифры в характеристиках? Дело в том, что 90 л.с. — это верхняя граница, после которой завод должен платить акциз за каждый выпущенный мотор. Или все дело в спецсборке, как это уже бывало на презентациях Калины и Приоры в 2005 и 2007 годах?

Если это так, то вазовцы могли бы получше отрегулировать и механизм переключения передач. Он достался от Приоры практически без изменений — и по-прежнему ужасен. Если втыкать повышенные передачи удается почти без запинки, то при понижении нужно выжать сцепление, дождаться, пока обороты упадут, и только потом включать. Иначе коробка будет скрежетать.

лишенный усилителя руль делает между крайними положениями не три, а четыре оборота. Добавьте сюда нерегулируемую рулевую колонку, отсутствие центрального замка, салонного фильтра и передних электростеклоподъемников — и... По-моему, имеет смысл доплатить за Норму.

Это я рассказываю местным, которых Лада Гранта отвлекает даже от свадебных гуляний.

— Эй, ты только посмотри, какой салон!

Явная удача дизайнера Игоря Потапова. Симметричная панель из темного пластика выглядит «взрослее» калиновской. На ходу ничего не дребезжит — разве только козырек панели приборов. Она здесь тоже новая, научно-промышленного холдинга Итэлма. Приятная зеленая подсветка, отличный шрифт шкал спидометра и тахометра, борткомпьютер... Стоп, а где указатель температуры охлаждающей жидкости? Попал под сокращение: отдельный шаговый электромотор означал лишние затраты, да и в надежности модернизированной системы охлаждения вазовцы уверены. Пусть так, но индикатор непрогретого мотора был бы нелишним.



Площадь очистки стекла и зоны обзора образцовые



Индивидуальных плафонов освещения у Гранты в версии Норма нет, как и зеркал в солнцезащитных козырьках и потолочных ручек



Главное достоинство новых кресел в том, что они дешевле калиновских: штампованный каркас заменили проволочным, но механизмы регулировки прежние. Сидеть все так же «просторно», и не хватает поясничной поддержки



Ремни безопасности по высоте не регулируются



Места сзади не больше, чем в Калине. Опционные подголовники для комплектации Норма должны появиться к середине следующего года



Свет включается «по-немецки», вращающейся рукояткой. Приятно, что в темноте искать ее не придется, — индикаторы на ней всегда подсвечены



За широкой крышкой — крупный бардачок без подсветки и неказистая изнанка передней панели

Паспортные данные

Автомобиль		Лада Гранта (ВАЗ-2190)		
Модификация		Стандарт	Норма	Люкс
Тип кузова		четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан
Число мест		5	5	5
Объем багажника, л		480	480	480
Снаряженная масса, кг		1040	1080	1100
Полная масса, кг		1515	1555	1575
Масса буксируемого прицепа, кг[1]		900/450	900/450	900/450
Коэффициент аэродинамического сопротивления. Сх		0.367	0.367	0,353
Двигатель		бензиновый, с распределенным	бензиновый, с распределенным	бензиновый, с распределенным
Обозначение двигателя		ВАЗ-11183	ВАЗ-21116	ВАЗ-21126
Расположение		спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди.поперечно
Число и расположение цилиндров		4. 8 ряд	4. в ряд	4, в ряд
Рабочий объем. см^3		1597	1597	1597
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		82.0/75.6	82,0/75,6	82.0/75,6
Степень сжатия		9.8:1	10,5:1	10,3:1
Число клапанов		8	8	16
Макс, мощность, л.с./кВт/об/мин		80/59/5600	90/66/5600	98/72/5600
Макс, крутящий момент, Нм/об мин		132/3500	143/3500	145/4000
Коробка передач		механическая. 5-ступенчатая	механическая. 5-ступенчатая	механическая. 5-ступенчатая
Привод		передний	передний	передний
Передняя подвеска		независимая. пружинная. McPherson	независимая. пружинная. McPherson	независимая. пружинная. McPherson
Задняя подвеска		полузависимая. пружинная	полузависимая. пружинная	полузависимая, пружинная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые. вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		барабанные	барабанные	барабанные
Шины		175/70 R13	175/65 R14	175/65 R14
Максимальная скорость, км/ч		164,5	167.0	168.5
Время разгона 0—100 км/ч. с		12,5	11.8	12.0
Расход топлива. км	городской цикл	9.3	8.5	8.7
	загородный цикл	6.1	5,7	5.8
	смешанный цикл	7.3	7.2	7.3
Выбросы СО.. г/км	смешанный цикл	177	164	164
Емкость топливного бака, л		50	50	50
Топливо		бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95

[1] С тормозами без тормозов





Багажник Гранты Норма можно открыть ключом или кнопкой из салона. Погрузочная высота — 66 см, чуть больше, чем у Калины, а объем — внушительные 480 л. Среди «ценовых» конкурентов вместительнее только Daewoo Nexia. Единственное удобство — плафон освещения. Ручка для закрывания, возможно, появится на Гранте Люкс. Пока же приходится хвататься за край усилителя крышки — чтобы не обдирать ладонь, на него надет резиновый уплотнитель



Легкосплавное запасное колесо — прерогатива презентационных автомобилей, у серийных будет штампованное

держивать длительные паузы. Усилия на трясущемся рычаге — мужские, издаваемые коробкой звуки — нечеловеческие. Жить с этим предстоит не меньше года — тросовый привод и новые синхронизаторы поспеют в лучшем случае к концу 2012 года.

Зато по управляемости Гранта — совсем не Приора! И даже не Калина: не зря за «печку» при доводке шасси была выбрана Самара как самая «драйверская» модель из Тольятти. Чтобы Гранта обрела желанную остроту реакций, калиновские амортизаторы перенастроили и поиграли с углами установки колес. Кастер увеличили на градус, до 2°40', задние колеса получили отрицательный развал и положительное схождение. В итоге машину хорошо чувствуешь и на довольно быстрой дороге от Красной Поляны до Адлера, и на закрученном подъеме на Ахун, причем на стабильность Гранты в поворотах почти не влияют огрехи покрытия.

Но на скоростной трассе вокруг Сочи руль, радовавший приятной тяжестью даже в пологих дугах, предательски пустеет. Где ты, четкий ноль? Размазан тотальной экономией. Главный конструктор Гранты Сергей Мединец говорит, что для решения проблемы нужно устанавливать дополнительные датчики угла поворота руля и менять программу управления электроусилителем. Может быть, позже... А пока баранка безвольно покачивается туда-сюда, а вслед за ней смещается и автомобиль: чувствительность рулевого управления здесь гораздо выше, чем у Калины.

А еще слишком скользкими показались базовые шины Amtel Planet-2P, которые быстро дали понять, что в предельных режимах Гранта сохранила калиновскую предрасположенность к сносу передка.

Зато никакой раскачки! Конечно, Гранта жестче. Педантично отстукивает каждую щель на дороге и мелко подрагивает на незаметном для глаза микропрофиле. Но подвеска держит кузов на самых крупных волнах и не пасует перед откровенными колдобинами. Очень похоже на Приору, хотя по техническому заданию плавность хода Гранты должна была быть не хуже, чем у Калины. По мне, вышло даже лучше.

И вообще, если не касаться нюансов управляемости и закрыть глаза на ужасный привод коробки и типично вазовские тормоза с тяжеловатой педалью, то... Выходит, что именно Гранта, такая дешевая и простая, — и есть топ-модель АвтоВАЗа? Ведь она лучше и Калины, и Приоры! Не говоря уже про Самары и заднеприводную «классику».

Сместить ее с подиума сможет разве что Калина-2, которая появится не раньше чем через год. Впрочем, у нее уже будет грантовская подвеска (возможно, со вновь доработанными амортизаторами и новым креплением задних амортизаторов к кузову), то же рулевое управление, те же моторы. Кардинально другой будет только внешность. Увы, симпатичный передок Гранты не станет приметой пока что отсутствующего «марочного стиля» АвтоВАЗа.

А сама Гранта во второй половине будущего года прирастет версией Люкс с шестнадцатиклапанным мотором. У нее будет другая комбинация приборов с навигацией и раздельная спинка заднего сиденья с подголовниками. В списке оснащения — АБС, подушка безопасности переднего пассажира, кондиционер, электрообогрев лобового стекла и аудиосистема. Вазовцы говорят, что все это будет стоить примерно 300 тысяч рублей, а Гранта Люкс с «автоматом» Jatco — 350 тысяч. Всего в следующем году АвтоВАЗ сделает 146 тысяч Грант.



У двигателя ВАЗ-21116 модернизированный привод ГРМ с полуавтоматическим натяжителем ремня Gates: его ресурс не менее 120 тыс км, но при обрыве клапаны впечатаются в поршни

Причем это будут не только седаны! На конец года запланировано появление пятидверной Гранты — хэтчбека, или, как его называет Олег Груненков, «большого хэтчбека» — с таким же массивным, как у седана, задним свесом. Тогда же, скорее всего, уйдут на покой хэтчбеки ВАЗ-2113 и 2114. А седан с индексом 2115, который в Тольятти видят серьезным соперником Гранты, уберут с конвейера еще до Нового года.

В более далекой перспективе — обновление Приоры и Нивы.

А как же «логановская» платформа «бэ-ноль», права на использование которой АвтоВАЗ купил у альянса Renault-Nissan за 100 млн долларов?

В первом квартале будущего года в Тольятти начнется выпуск универсалов Лада Ларгус — фактически это Dacia Logan MCV с иными бампером и решеткой радиатора. Но собственных разработок на основе этой платформы, по словам Сергея Мединца, в ближайшем будущем не планируется. •



Панель приборов — украшение мрачного грантовского салона. Трипкомпьютер показывает напряжение в бортовой сети, мгновенный и средний расходы топлива, запас хода до пустого бака... и бессмыслицу, которую вы видите на фотографии: это заготовка для суфлера моментов переключения передач



Блок управления микроклиматом у Гранты — от Калины. Рукоятки вращаются туговато, а рычажок рециркуляции и вовсе подклинивает



Каждое переключение передачи — мука. Хорошо, что на набалдашнике рычага нет заусенцев и облоя



Подстаканники расположены не лучшим образом: если поставить бутылку в левый, то она будет мешать при включении первой передачи, в правом — пятой. Вместо заглушек на версии Люкс будут кнопки обогрева передних сидений