



ЩЕДРЫЙ К ТЕРПЕЛИВЫМ

О большом универсале, который вот-вот должен встать на конвейер АВТОВАЗа, говорят уже несколько лет. Что за машина предстанет перед покупателями? Повидав ее, своими размышлениями делится

Сергей Мишин.

Ланам освоить этот универсал на АВТОВАЗе года три – самое время исполнить обещание. Вслед за фирменной облицовкой появилось «русское» название модели, найденное в латинском языке. Соглашались, «щедрый» (largus) – весьма точная характеристика. Пока ниша автомобилей такого класса у нас почти пуста, но пройдет год-другой, и подобные универсалы наверняка появятся у других компаний, производящих автомобили в России.

Через радиаторную решетку «Ларгуса» с ладьей на эмблеме просвечивает «Дачия/Рено-Логан МСV», созданный на платформе хорошо зарекомендовавшего себя седана «Логан». С той же самой подвеской, которая стойко терпит наши разбитые дороги. Вместительный универсал великолепно держит дорогу, четко и понятно управляется при экстремальном маневрировании даже с полной нагрузкой. Впрочем, чему тут удивляться? Раз уж «Логан» с базой 2630 мм в таких режимах вызывает только

восторженные отклики, то такая же «тележка», но с базой 2900 мм просто обязана быть еще более послушной.

Надежность «Логана» уже воспевают таксистами, наматывающими по 300 тыс. км без особых проблем, но в универсале спорные моменты все же есть. Например, при полной нагрузке (в семиместной версии) энергоемкости тормозов явно не хватает – после нескольких активных торможений они склонны к перегреву и потере эффективности. В мороз прогреть



На правах рекламы

огромный салон одним отопителем не так-то просто, явно нужен дополнительный. В задней части стёкла затягивает инеем, – значит, понадобится электрообогрев или обдув теплым воздухом.

В свое время АВТОВАЗ уверял, что готов устранить эти и другие, известные специалистам болячки и адаптировать машину к жизни в России, но, говорят, обещать – не значит жениться. Доработан ли «Ларгус» под наши условия, или это «Логан МСV» с вазовской эмблемой?

Характеристики «Ларгуса», обнародованные на выставке «АВТОВАЗ: люди и машины», в точности повторяют логановские. Закономерен вывод: силовые агрегаты – от «Рено». Значит, варианты с вазовским мотором (эти версии прорабатывали) пока не рассматривают. Возможно, к ним вернуться через несколько лет, но пока и такой «Ларгус» в серию не запущен.

Окрасочный комплекс «Калины» уже модернизирован под большие по вазовским меркам кузова автомобиля R/F90 (таков внутризаводской

индекс «Ларгуса»). Здесь эти машины будут красить, пока не заработает новый окрасочный комплекс, который еще только строят. А на модернизированной первой нитке главного конвейера уже собрали пилотные образцы «Ларгуса», проверив таким образом сборочные технологии. Сваривать и красить кузов планируют в Тольятти, все узлы и агрегаты будут доставлять в собранном виде. Получается, что «Ларгус» и «Логан МСV» – близнецы-братья. Исключение – чуть иной передний бампер с интегрированной решеткой радиатора. И, разумеется, имя – иначе как их различать?

До сих пор завод выпускал исключительно свои автомобили. Даже «копейка» значительно отличалась от своего прототипа ФИАТ-124. Потому понятие «новый автомобиль» для тольяттинцев неизменно связано с собственной разработкой. А для покупателей – с проблемами качества товарной продукции. Сборка машины из агрегатов «Рено/Дачия» если и не решит проблему полностью (сборка-то останется нашей),



Уникальные АРОМАТЫ AIRLINE

Впервые ароматизаторы для автомобиля с «умными запахами».

Все ароматы подобраны с учетом положительного воздействия запахов на организм человека.

Ноты лимона, ванили и белых цветов, аромат прохладного бриза позволят водителю чувствовать себя комфортно за рулем.



- Широкий выбор ароматов
- Эксклюзивный дизайн
- На упаковке предусмотрена специальная ароматизированная наклейка



www.airline.su



Игорь Львович КОТИКОВ,
начальник отдела НТЦ АВТОВАЗа
– Будут ли внесены изменения в вазовский вариант автомобиля?
– Да, будут. Изменится внешность: машина получит другие передний бампер, решетку радиатора и фары. Затронут и интерьер: дизайн, расцветка, руль, комбинация приборов. К началу производства это будет полностью лицензионный продукт.

– Говорят, у «Рено МСV» слабоват отопитель...
– Мы проводили испытания и нашли, что отопитель вполне соответствует предъявляемым требованиям, поэтому пока менять ничего не будем. Если в дальнейшем все же выявятся какие-то слабые места, конечно же, устраним их и согласуем изменения.

– А как насчет локализации – не пострадает ли качество автомобиля?
– Штамповка, сварка, окраска – это уже вазовское производство, оно начнется в феврале 2012 года. Возможно, к тому времени объем локализации еще увеличится, но точные цифры я сейчас не назову. Поставщики уже известны: они указаны на сайтах АВТОВАЗа. Система контроля качества поставок отлажена: выбраны партнеры с должным рейтингом и стабильностью. Разумеется, будем тщательно отслеживать этот процесс.

то хоть качество компонентов будет на достойном уровне. А там, как знать, под авторским надзором, может, выправится и сама сборка.

Заявленная производителем цена «Ларгуса» от 340 тыс. до 420 тыс. руб. весьма привлекательна. «Калина»-универсал, например, стоит 282–382 тыс., а «Приора» в таком же кузове – 336–405 тыс. Разница невелика, но у «Ларгуса» повышенная вместимость. Других семиместных версий за эти деньги просто не найти. Разве что «Соболь-Комби» (от 500 тыс. до 630 тыс. руб.), но назвать его легковым универсалом можно с очень большой натяжкой. Получается, что



☛ Возможно, у серийных машин несколько изменится цвет и дизайн интерьера, ведь пришел новый дизайнер Стив Маттин, – но вряд ли значительно.



☛ Окна у третьего ряда сидений тоже можно приоткрыть.



☛ Трехопорные релинги на крыше весьма прочны и с легкостью выдержат вес бокса с поклажей.

☛ Под новый проект конвейер существенно доработали – подняли подвес и укрепили несущие опоры.

☛ Несколько пилотных автомобилей проходят проверку в боевых условиях.



СКОРО НА КОНВЕЙЕР
LADA LARGUS



- ❖ В семиместном варианте третий ряд в сложенном состоянии почти не занимает места.
- ❖ Декоративную решетку радиатора опытный владелец обязательно затянет изнутри стальной сеткой, иначе первый же камень легко пробьет радиатор.



реальных конкурентов по цене у «Ларгуса» нет.

Если старшие братья «Ларгуса» – «Логан» и «Сандеро» – рабочие лошади, то сам он – настоящая рабочая лошадка! Его вряд ли будут покупать для имиджа, но много ли у нас зарплат, позволяющих поставить имидж выше функциональности? «Ларгус» найдет спрос у тех, кому действительно нужен вместительный автомобиль на каждый день. Везти на работу самого себя на такой большой машине вряд ли удобно, а для решения эпизодических транспортных задач вполне подойдет прицеп.

В любом случае «Ларгус» – автомобиль, которого с нетерпением ждут. Главным образом те, кто собирается пользоваться им, а не ремонтировать. И хорошо, что на самом деле «Ларгус» не что иное, как «Логан МСV». **ЗР**

- ❖ Для перевозки грузов третий ряд можно вынуть, а второй – компактно сложить.



- ❖ С третьего ряда смотришь вперед как с балкона, поверх голов, – очень удобно.

- ❖ Пассажиры третьего ряда проходят на свои места гусиным шагом.



- ❖ Трансформация салона много времени не займет.