

# НОВАЯ РУССКАЯ

НОВАЯ LADA — НЕ САМОЕ ЧАСТОЕ ЯВЛЕНИЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ. ПОЭТОМУ ПОЯВЛЕНИЕ МОДЕЛИ VESTA НЕ МОГЛО ПРОЙТИ НЕЗАМЕЧЕННЫМ. НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ ПРОВЕЛ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ЗА РУЛЕМ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ И НЕ РАЗОЧАРОВАЛСЯ В НЕМ.

## КАК ТРУДНО БЫТЬ ИДЕАЛЬНЫМ

Процесс посадки за руль Lada Vesta для меня оказался очень непростым. Нет, это не провал конструкторов и дизайнеров — просто машина была припаркована так, что левую дверь было трудно открыть, так что пришлось занимать пилотское место через пассажирское сиденье. Оказавшись в кресле, начинаю его регулировать — сначала на ощупь. Вот рукоятка... ага, это регулировка сиденья по высоте? Да у нас дорогая комплектация! Наконец, нахожу рукоятку регулировки наклона спинки. Теперь регулируем руль — рукоятка под колонкой позволяет менять и вылет и угол наклона. Поворот ключа оживляет щиток приборов и центральную консоль с дисплеем аудиосистемы.

Мой рост и пропорции почти точно соответствуют манекенам, которые используют при проектировании, я почти идеальный представитель среднего человека (с этой точки зрения), так что устраиваюсь за рулем практически любого автомобиля без особых проблем. Lada Vesta не исключение. Пока машина греется, осматриваюсь. Салон выглядит современно, в форме панели приборов есть намеки на X-тему, которую дизайнеры под руководством Стива Маттина реализовали в облицовке радиатора и на боковине. Получилось неплохо, и вроде бы нет никаких заметных огрехов с эргономикой. Правда, пластик панели жесткий — не скажу, что я собираюсь часто к нему прикладываться лицом, и не думаю, что это будет делать кто-то еще. На крайний случай ведь есть подушки безопасности — пассажирская подушка на Vesta входит во все комплектации, кроме Classic, которая стоит 514 тыс. руб. Но ведь все читатели автомобильных изданий знают, что пластик в салоне должен быть мягкий, управляемость — отточенная, а на руле должно ощущаться реактивное усилие — так что я просто обязан был постучать по панели хотя бы один раз.

Реакцию на руле проверяем уже на ходу. Сначала я разочарован: руль вертится, что называется, одним пальцем. Однако с ростом скорости усилие меняется, и все становится как надо — то есть так, как мы уже привыкли ощущать в европейских машинах. На Vesta стоит электрический усилитель, который достаточно просто настроить на любой режим, — и инженеры АвтоВАЗа не пренебрегли шансом довести его характеристики до высокого уровня. Что приятно, руль достаточно скромен в деле передачи толчков от дорожных неровностей. Да, у спортивных моделей чувствительность руля такая, что вы можете если не прочесть по вибрациям руля эмбоссированную надпись на кредитной карточке, по которой проехали, то уж точно посчитаете, сколько там букв. В условиях России такая информативность будет чересчур — и я бы сказал, что у Vesta достигнут оптимальный баланс. Подвеска также демонстрирует хорошую работу конструкторов и испытателей. Если сравнивать с близкими по цене моделями, то Vesta воспринимается более спортивной, чем братский Renault Logan, и более комфортабельной, чем представители корейских марок.

## КОНКУРЕНТЫ И ОДНОКЛАССНИКИ

Да, именно близкими по цене, а не одноклассниками. Lada Vesta — представитель класса C. Нет, не надо оставлять в комментариях ссылки на «Википедию». Жесткие рамки классов если и есть, то они разные на разных рынках и к

## КОНДИЦИОНЕР VESTA РАБОТАЕТ ТОЛЬКО ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ВЫШЕ 5 ГРАДУСОВ



В О ВСЕХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ VESTA ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО ПРИВЫЧНЫЕ УЖЕ ABS И РЕГУЛЯТОР РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ТОРМОЗНЫХ СИЛ EBD, НО И СИСТЕМА КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ESC И АССИСТЕНТ ТРОГАНИЯ НА ПОДЪЕМЕ И СПУСКЕ, КОТОРЫЙ УДЕРЖИВАЕТ АВТОМОБИЛЬ НА МЕСТЕ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ СЕКУНД ПОСЛЕ ОТПУСКАНИЯ ТОРМОЗА

тому же постоянно меняются. Я сам любитель упорядочивания всего и вся, поэтому напомню коллегам по этому увлечению, что классификацию всегда строят исходя из

реальности и потребностей классификатора. Vesta — это наследница «Самары», «десятки» и Priora. И относится к иному классу уже хотя бы потому, что в классе B у Lada есть Kalina. То, что она стоит на уровне более компактных моделей, — большой плюс для Vesta.

**ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОМОЩНИКИ** Vesta хорошо оснащена с точки зрения техники. Возможно, так АвтоВАЗ упростил себе формирование списка комплектаций, но результат того стоил: во всех версиях есть не только

привычные уже ABS и электронный регулятор распределения тормозных сил EBD, но и система курсовой устойчивости ESC, противобуксовочная система и даже помощь при трогании на подъеме и спуске, которая удерживает автомобиль на месте в течение двух секунд после отпущения тормоза. А также бортовой компьютер. Его дисплей вставлен в щиток приборов под спидометром, и на нем есть даже стрелки, которые рекомендуют переключиться на ступень вверх или вниз.

Переключение передач достаточно точное, лишь пару раз с непривычки я промахнулся, ходы рычага и четкость включения также хороши. Вот ход сцепления великоват, но к этому привыкаешь довольно быстро. Lada Vesta вообще произвела впечатление автомобиля, к которому несложно привыкнуть, — и это комплимент дизайнерам и конструкторам. Но мы же не можем обойтись без замечаний совсем. Поэтому попеняем эргономистам и дизайнерам на несколько мелочей. Например, несколько раз я закрывал водительскую дверь за нишу для двух отсутствующих в «нашей» комплектации Comfort кнопок задних стеклоподъемников — ниша в подлокотнике далековато, а полноценной ручки на водительской двери нет, в отличие от пассажирской. Ночью у нас был не один шанс проверить систему аварийной сигнализации ЭРА-ГЛОНАСС — ее кнопка расположена очень близко от выключателей индивидуального освещения. Хорошо бы добавить какую-то блокировку. А вот кнопка выключения аудиосистемы зачем-то вынесена отдельно, а мы уже привыкли для включения или выключения нажимать на рукоятку регулировки громкости. И еще показалась не слишком информативной панель управления отоплением и вентиляцией. Да, в «нашей» комплектации Comfort есть только кондиционер с ручным управлением, но панель такая же, как у базовой Classic без кондиционера. Так вот она показывает уровень нагрева просто вертикальными палочками разной высоты. Я был уверен, что выставил максимум, и недоумевал, отчего же в салоне так прохладно. Оказалось, что до предела есть еще несколько делений — и вот тогда все уже хорошо. Почитав инструкции, с недоумением обнаружил пункт о том, что кондиционер работает только при температуре наружного воздуха от 5 градусов. Но ведь в той же инструкции рекомендуется включать кондиционер для предотвращения запотевания стекол, а оно случается и зимой. Непонятное противоречие. Зато здесь есть электрообогрев ветрового стекла, который входит в пакет Optima для комплектации Comfort.

**МЕСТА ХВАТИТ** С точки зрения водителя Vesta хороша и доставляет гораздо больше удовольствия от управления, чем прежние модели АвтоВАЗа.

Даже скромного 106-сильного двигателя хватало, чтобы на старте послушать проскальзывание шин по асфальту — что, впрочем, скорее относится к проблемам шипов и асфальта, чем машины. Возможно, именно шины Continental внесли вклад в управляемость на высоких скоростях — маршруты квеста включали и магистрали, так что мы могли проверить Vesta и на действительно высоких скоростях. Машина не вызывает напряжения при дальних поездках и приятна на извилистых дорогах. Есть только одно «но» — при превышении 110 км/ч появлял-

## LADA VESTA

Двигатель.....	бензиновый, рядный 4 цил., 1596 куб. см
Максимальная мощность.....	106 л. с. при 5800 об./мин.
Максимальный крутящий момент.....	148 Нм при 4200 об./мин.
Трансмиссия.....	5-ступенчатая механическая
Длина/ширина/высота.....	4410/1764/1497 мм
База.....	2635 мм
Объем багажника.....	480 л
Снаряженная масса.....	1230–1270 кг
Расход топлива.....	79,3/5,5/6,9 л/100 км (городской/загородный/смешанный цикл)
Разгон до 100 км/ч.....	11,8 с
Максимальная скорость.....	178 км/ч
Цена.....	585 тыс. руб.



LADA VESTA ПРОИЗВЕЛА ВПЕЧАТЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ, К КОТОРОМУ НЕСЛОЖНО ПРИВЫКНУТЬ. — И ЭТО КОМПЛИМЕНТ ДИЗАЙНЕРАМ И КОНСТРУКТОРАМ

