

Есть в обиходе такое выражение - автомобили-социалисты. Это определенная группа, в которую попадают автомобили определенной ценовой категории. Предлагаем ознакомиться с тестом0сравнением нескольких автомобилей из этой группы.

Дожили: теперь не только в провинциях, но и в самой Белокаменной продукцию Волжского автогиганта вновь стали считать машинами. А как же иначе! На дворе кризис, в карманах у многих вновь звенит, а не шелестит, как прежде, и вдруг такой подарок: премьер-министр пообещал субсидировать кредит всем, кто купит новый отечественный автомобиль ценой до 350 000 рублей.

Участники теста:

Lada Kalina
Skoda Fabia
Renault Logan
Fiat Albea
Kia Spectra
Hyundai Accent

Отечественный — это не только «Нива», Lada Kalina или Priora. Отечественными также считаются те, производство которых налажено у нас. В эти рамки, на счастье тем, кто еще не оставил идею приобретения автомобиля в кредит, в наше трудное время

попадают калужская Skoda Fabia, московский Renault Logan, ижевская Kia Spectra, таганрогский Hyundai Accent, и завершает парад социальных автомобилей Fiat Albea из Елабуги. Каждый из них уже был у нас на тесте, но всех вместе мы их не собирали. Однако нет худа без добра: кризис, 2/3 ставки рефинансирования ЦБ, авторитет премьер-министра — чем не повод выяснить, какой автомобиль в действительности заслуживает того, чтобы пуститься во все тяжкие. Ну, а дабы наше потребительское сравнение было корректным, в один ряд с этими машинами мы поставили и продукт АвтоВАЗа. В конце концов, именно ему мы должны быть благодарны за такую поблажку. Ведь поддержание спроса на продукцию Волжского автогиганта и явилось первопричиной такого решения правительства.

С Lada Kalina и начнем. Почему взята именно она, а не Priora? Как бы там ни было, Kalina находится на более высокой ступени развития, чем реинкарнированная «десятка». Впрочем, свежесть этой модели относительна, этакое «назад в будущее». Ей бы появиться лет 10–15 назад, и она была бы, что называется, в струе. Сегодня же все то, чем она является, — в прямом и переносном смысле прошлый век. Тем не менее, она есть, и многим это придется есть. Вполне вероятно, большинству такое блюдо не пришлось бы по вкусу, если бы не достаточно серьезная подливка в виде большого количества опций. Причем, даже набив ими машину до отказа, вы так и не приблизитесь к заветным 350 000 рублей. Нельзя сбрасывать со счетов и то, что машина не выглядит белой вороной. Дизайн вполне современен, не красавица, конечно, но она и не цветок, а ягода. Недурен и интерьер. Есть в нем что-то современное, жаль лишь, что материалы, из которых он сшит, похвастать новизной не могут. Да и качество исполнения не ахти: то там, то тут встречаются облой или неточная подгонка элементов. Что же касается удобства и простора, то с этим у машины особых проблем нет.

Проблемы начинаются, когда отправляешься в дорогу. Дрожь кузова и всего того, что к нему прикреплено, как только левая нога начинает отпускать сцепление, видимо, никоим образом не смущала тех, кто проектировал трансмиссию. Не слишком озадачились и те, кто разрабатывал электроусилитель рулевого управления. Простите, но когда руль вращается, словно он ни к чему больше не прикреплен, контролировать автомобиль нелегко. Но самый приятный сюрприз мы получили, когда пришла пора останавливаться. Плавно затормозить на льду так ни у кого и не получилось, колеса постоянно срывались на юз. Информативность педали никакая. Как бы там ни было, все это передвигается, а значит, Lada Kalina вполне можно рассматривать как средство передвижения. Что, собственно, и доказывает их достаточное количество на наших дорогах.

Hyundai Accent тоже на улицах немало. Что и понятно, ведь еще в самом начале своего шествия по нашей необъятной родине он, будучи стопроцентным «корейцем», для многих стал первой новой иномаркой. В Таганроге же модель прописалась в 2001 году и по сегодняшний день считается одной из самых продаваемых отечественных иномарок. О популярности Accent говорит и тот факт, что, как мы ни пытались найти для теста автомобиль с ручной коробкой, нам это так и не удалось. Салоны вообще не держат Accent в парке для тест-драйва, мотивируя это тем, что машина и так всем известна. В общем, лишь у одного дилера нашелся свободный автомобиль, но с автоматом.

Впрочем, на этот раз не было особой необходимости сравнивать машины по динамическим характеристикам — уж больно разношерстная публика подобралась, поэтому решили довольствоваться тем, что есть. Несмотря на свои годы Accent все еще способен зацепить даже избалованную автомобильную душу. Не звезда подиумов, понятно, но уж точно не хуже той же Kalina. Что касается салона, то он уютен и скучен одновременно. Вроде бы, и удобно, а глазу порадоваться нечем, да и места на заднем диване маловато, в связи с чем любое шевеление сидящего за водителем отдается в спине последнего порой не очень приятным массажем. Ну, хоть такая «опция» имеется, а то ведь за те деньги, в которые нужно уложиться, на машине не то что кондиционера, даже подушки безопасности водителя нет. И тем не менее, такой автомобиль вполне может быть в семье. Тем более что в его надежности сомнений нет. Единственное, что несколько настораживает, это то, что людям ростом чуть выше среднего садиться и выходить из машины не очень удобно. Даже при среднем росте в салон из-за низкой крыши приходится буквально вползать. Но это частности, ведь в остальном машина заслуживает только похвалы — в своем классе, конечно, и за свои деньги.

А вот Fiat Albea пока рано думать о столь завидной популярности, как у Accent. В Европе модель известна с 1996 года, однако на нашем рынке она появилась за два года до начала сборки в Татарстане, то есть в 2004 м, и имела турецкую прописку. Однако, скорее всего, даже не это пока не позволяет машине занять лидирующие позиции по продажам. Марка Fiat — вот что, если не отталкивает, то уж точно настораживают многих. Как говорится, наелись. А между тем, несмотря на свою 13 летнюю историю, Albea зарекомендовал себя вполне надежным автомобилем. Не без грехов, конечно, но все же вполне достоин того, чтобы стать любимым и единственным. И пусть он не так красив, как другие его итальянские сородичи, все же видно, что дизайном этой машины занимались. Без особого энтузиазма, но все же. Особенно это заметно в интерьере. Есть в нем нечто, формирующее положительный образ автомобиля в целом. Понравился, в частности, щиток приборов: наглядный пример дизайнерского подхода, не идущего в разрез с функциональностью. Все в порядке и с внутренними габаритами. Даже высокому человеку крыша не давит на голову. А вот в ширину места недостаточно. Во всяком случае, втроем на заднем сиденье тесно. Неплох Albea и в движении. Однако ввиду достаточно большого клиренса в поворотах машина ощутимо валится. Зато на плохой дороге за счет длинноходной подвески она, пожалуй, была лучшей. Не слишком тупил и 77 сильный мотор. 13,5 секунды до сотни, разумеется, не самый завидный результат, но и задачи перед этим автомобилем совсем другие, и с ними он вполне справляется. А незначительный расход топлива и вовсе должен сделать обладание этим автомобилем необременительным.

Понравился всем. Качество исполнения, возведенное в культ патронирующими немцами, буквально пропитало этот славянский автомобиль. Как говорится, с кем поведешься, от того и наберешься, и слава создателю, что набрались как раз того, что нужно. Здесь вы уже не встретите ни торчащего облоя или неплотно прилегающей крышки бардачка. Однако это самое качество сыграло с автомобилем злую шутку. Дело в том, что под те самые 350 000 рублей подходят всего две комплектации. Мало того, что они не поражают обилием опций (за что дилеры Skoda между собой именуют их «Калинами»), но и имеют в арсенале всего лишь два 1,2–литровых трехцилиндровых двигателя с не

самыми завидными характеристиками. Из плюсов можно отметить только более чем скромный аппетит. Машин в такой комплектации не то чтобы в тест-парках нет, их и завозят единицы, на любителя, так сказать. Более или менее заводной Fabia становится лишь с двигателем 1.4. Именно тогда начинает раскрываться потенциал, заложенный в этот автомобиль конструкторами. Но цена более сильной машины в льготный кредит уже, увы, не попадает. А значит, за то, чтобы наслаждаться автомобилем в полной мере, а не «тошнить» в правом ряду на трассе, придется выложиться полностью самому.

Наиболее выгодно в этой партии выглядит Renault Logan. Начнем с того, что он изначально создавался как социальный автомобиль. Плюс к этому за те деньги, которые озвучены премьер-министром, этот неказистый с виду автомобиль можно взять в довольно продвинутой комплектации и с достаточно мощным двигателем. Да, Logan тоже не красавец. И по сей день его многие за это именуют «выбором жмота-рационалиста». Однако огромное количество «Логанов» на наших дорогах говорит о востребованности именно этой модели Renault. Объемный багажник, словно закрома родины, просторный салон, в который можно попасть практически не сгибаясь, и на редкость комфортная и долгоиграющая подвеска сделали свое дело. Однако это не значит, что автомобиль лишен недостатков. Например, как могло такое случиться, что угол наклона центральной консоли отрицательный? Это не только некрасиво, но и просто неудобно, ведь именно в самом низу этой бороды расположилось управление системой вентилирования и кондиционирования салона. Или почему рулевая колонка не имеет регулировки, хотя бы, по углу наклона? Да, за рулем Renault Logan сидеть удобно, но ведь было бы еще удобнее, причем независимо от роста и комплекции. Ведь он один из всех кто лишен этой опци. И почему нормального размера наружные зеркала стали вдруг атрибутом «Престижа». Нам казалось что это, в первую очередь, атрибут безопасности. Тем не менее, если отбросить все эти мелочи, Logan можно назвать действительно народным автомобилем.

Kia Spectra до начала производства на «Иж-Авто» была знакома нашему потребителю лишь понаслышке. А между тем, в свое время этот автомобиль был ничем иным, как Mazda 323. В 1993 году его начали собирать на Kia как Sephia. В 2002□м он был переосмыслен и, получив новую, увеличенную платформу от Kia Rio, был переименован в Spectra и стал, между прочим, в Америке настоящим бест-селлером. Именно поэтому модель заинтересовала группу компаний СОК, которая в свое время и возродила ОАО «Иж-Авто». Внешне машина сильного впечатления не производит. Обычный обмы-лок, какие в 90□х сотнями тысяч штамповали в Японии. Не смогли серьезно изменить внешность автомобиля и огромное число пластических операций, которым за время своего триумфального шествия по североамериканскому рынку подверглась Spectra. Но при всем этом машина выглядит аккуратно и даже солидно — сказываются ее размеры. Внутри тоже нет дизайнерских изысков, все так же просто и даже уныло. Впрочем, это не делает салон неудобным или нефунк-циональным. Будучи в свое время автомобилем японским, Spectra не утратила этих черт до сих пор, в связи с чем рациональность стоит на первом месте. Результат — все разумно, просто и надежно. Приятна машина и в управлении. Ничего выдающегося, но вполне приемлемо. Сказывается наличие независимой подвески как спереди, так и сзади. Повороты машина пишет легко, без особых кренов, и что самое приятное — без непрогнозируемых сносов. Причем сама

подвеска обеспечивает достаточный для наших дорог комфорт.

Lada Kalina. 314347 руб.



Вождение
Пустой руль, неинформативные тормоза. Из плюсов лишь более или менее резвая динамика. В общем, за рулем нужно быть постоянно начеку.

Салон
Достаточно просторен и даже удобен, радует и то, что объем багажника можно варьировать путем манипуляций со спинками заднего ряда сидений.

Комфорт
Как говорится, лучше плохо ехать, чем хорошо идти. Впрочем, все, что нужно, в «максималке» есть.

Безопасность
Машина укомплектована всем тем, чем на сегодня располагает АвтоВАЗ.

Цена
Привлекательна.

Мнение
Игорь Кузнецов, 47 лет, автомобильный журналист, стаж вождения 20 лет, ездит на Nissan Qashqai






Avant






Albea
ВЫГОДА В КАЖДОМ КМ.


















SPECTRA



