

Фактически, новая Lada Granta – это «старая» Lada Kalina плюс 400 новых деталей. Но назвать Гранту всего лишь рестайлингом «Калины» язык не повернется. Автомобиль действительно изменился и на самом деле стал лучше прежних продуктов АвтоВАЗа. Но почивать на лаврах тольяттинцам еще рано. Kolesa.Ru выяснили, почему.



Сюрпризы поджидали еще до пробной поездки на Lada Granta. Проводив меня к машине, сотрудник автосалона объяснил мне как пользоваться брелком дополнительной сигнализации: «Если нажать на эту кнопку и немного подержать, двигатель заведется!» Нажимает. Держит. Не заводится. «Наверное это из-за вашего коллеги, который открыл заднюю дверь, пока я жал на кнопку». Дверь закрыли, еще пару раз поставили-сняли с охраны. Снова не заводится. «...Мы специально для вас машину вчера помыли, а ночью мороз ударил – наверное замерзла». Менеджер был явно встревожен, но держался молодцом, и я на самом деле поверил его удивлению неожиданной накладке. На третий раз Granta завелась! Для убедительности заглушили мотор и повторили процедуру: двигатель новой Лада без проблем запустился одним нажатием кнопки.

Впрочем, даже если бы трюк с брелоком не удался – претензии были бы не к АвтоВАЗу, а к установщикам допоборудования, ведь сигнализация с дистанционным запуском идет как опция, причем не заводская.

Я забрал ключи и попробовал устроиться за рулем Granta. Автомобиль цвета «Портвейн» был в комплектации Норма за 260 000 рублей. Поэтому в машине было все, чем на данный момент (максимальная комплектация Люкс выйдет летом 2012 года) богата Лада Гранта. Например, кожаный салон, фирменный сенсорный дисплей с навигацией, люк на всю крышу...Шучу, конечно.

Если серьезно, то салон может порадовать мягким, но не очень удобным креслом, регулируемым только по углу наклона спинки и в продольном направлении. Был даже бортовой компьютер, почему-то утверждавший, что средний расход топлива 16 литров. Дополнительная магнитола избавила от необходимости видеть пустую полку в центральной консоли. Выжал сцепление и придвинулся на оптимальное расстояние «по ногам», после чего понял, что к рулю придется тянуться. Регулировка руля есть только по высоте, поэтому пришлось пододвигать спинку. Выставил угол почти вертикально, под 90 градусов к подушке. Не самая привычная посадка, но спина уставать не должна.

Мотор заведен, место для съемок выбрано – можно ехать! Сцепление, первая передача... нет, не хочет включаться передача. Еще раз сцепление, первая передача, воткнулась, отпускаю сцепление, едем. В неудачной первой попытке справиться с коробкой передач нет ничего удивительного: еще ни один вазовский автомобиль не мог похвастать 100%-ным попаданием в цель при каждой попытке. Потом, в автосалоне, мне объяснят неисправность недостатком моего опыта: «...со временем привыкнете!». Справедливости ради стоит заметить, что только первая скорость не хотела втыкаться с первого раза. С остальными проблем не возникло; даже с задней передачей, которая включается как на «десятках» по алгоритму: «утопить рычаг вниз, потом влево и вперед».

