



## **Тест Renault Logan, Lada Kalina, Lada 110, Daewoo Nexia, Chevrolet Lanos. Сделано в СССР**

Юрий Нечетов

[Опубликовано в №05.2006](#)

**Еще недавно мы привычно делили автомобили на отечественные и иностранные, первым прощая за невысокую цену огрехи качества и придирчиво выискивая недостатки у вторых. Времена меняются, и сегодня самые дорогие российские автомобили вплотную сошлись с наиболее доступными иномарками на рубеже \$9000.**

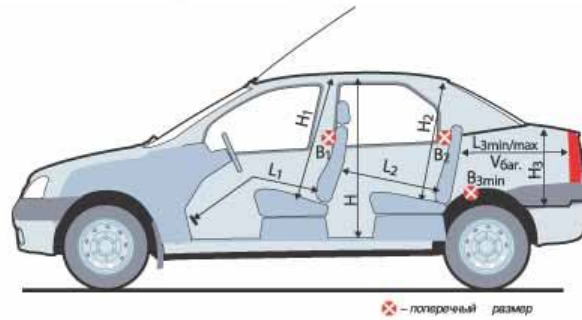
Именно к этой сумме приближаются, а нередко и превышают ее, реальные цены в автосалонах на «Ладу-110» и «Калину». С нее же начинаются прайс-листы узбекской старушки «Дэу-Нексия», зрелого «Шевроле-Ланос» с Украины и юного «француза» из Москвы «Рено-Логан». А значит, судить их будем по единому стандарту.

### **LADA 110**

Издалека в потоке иномарок топ-модель АВТОВАЗа выглядит вполне пристойно – сияет металлик, грузность форм скрадывает какой-нибудь тюнингový «обвес». А вблизи? На порогах наконец появилась накладка, но некрашенная, страшноватого вида и из АБС-пластика – опять обходные технологии? Спереди у всех «десяток» теперь электростеклоподъемники – сначала они со стоном выбирают люфт и лишь потом опускают стекла. Увы, не полностью.

Как и у пожилых «Нексии» и «Ланоса», у «Лады» низкий и тесный салон: усаживаясь, нужно пригибать голову; спереди в меру просторно, сзади взрослый мужчина сидит впритык, упираясь затылком и коленями. Кресла мягкие, но излишне вогнутая спинка сжимает грудную клетку, а торсионы при коротеньком продольном перемещении звенят, как взводимые пружины.

## РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
L <sub>1</sub>	915–1080	975–1130	955–1130	925–1110	920–1095
L <sub>2</sub>	655–840	600–780	605–810	625–855	645–865
H	1150	1150	1190	1160	1200
H <sub>1</sub>	975	980	1000	990	995
H <sub>2</sub>	945	920	935	940	960
B <sub>1</sub>	1355	1345	1385	1355	1385
B <sub>2</sub>	1345	1340	1355	1355	1410
L <sub>3min/max</sub>	930	975	885/1505	895/1535	1015
B <sub>3min</sub>	915	1000	960	995	1020
H <sub>3</sub>	510	495	585	550	570
V <sub>бар.</sub> , л	388	428	376	364	392

Механизмы подтягивания ремней работают через раз. Руль имеет регулировку по высоте, но тонковат, дышит в руках и покрыт не рифлением, а заусенцами. Подрулевые переключатели торчат на разной высоте... Ходы рычага коробки передач велики, педаль акселератора провалена вниз, тугое сцепление «берет» в самом конце хода. На ходу зудят органы управления, скрипит и гремит салон, погромыхивает подвеска, постукивает рулевое управление.

**КОМПЛЕКТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ  
(НАЧАЛЬНЫЕ ИСПОЛНЕНИЯ ДО \$9000)**

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
Двигатель мощность, л. с.	1,6 л 89	1,5 л 75	1,6 л 81	1,5 л 86	1,4 л 75
Комплектация	«норма»	GL	«стандарт»	стандартная	Authentique
Цена	\$8600	\$8800	\$8200	\$8990	\$8999
Центральный замок	+	-	+	-	-
Противотуманные фары	+	-	-	-	-
Электростеклоподъемники (передние/задние)	+/-	-/-	+/-	-/-	-/-
Регулируемая рулевая колонка (высота/длина)	+/-	-/-	+/-	-/-	-/-
Усилитель руля	-	-	+	-	-
Подушки безопасности (кол-во)	-	-	-	1	1
Защита моторного отсека	+	-	-	-	+

Впрочем, есть и светлые моменты. Например, довольно мощный, экономичный, пусть и шумный мотор 1,6 л обеспечивает машине неплохую динамику. Дорожный просвет традиционно большой, энергоемкая подвеска хорошо приспособлена к российским дорогам, хотя мелкие неровности в повороте подчас обрабатывает с характерным ерзаньем из-за отрыва колеса от покрытия. Ватное рулевое управление не способствует точному и быстрому маневру, но щадит водителя, прощает огрехи и удобно в дальних поездках.

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

### Общие данные

	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET
Размеры, мм:				
длина/ширина/высота	4265/1676/1420	4482/1682/1393	4040/1676/1500	4237/1676/1420
база	2482	2520	2470	2520
колея спереди/сзади	1410/1380	1400/1405	1430/1410	1405/1380
Объем багажника (VDA), л	450	530	400	390
Радиус поворота, м	5,5	5,4	5,2	4,5
Масса снаряженная/полная, кг	1040/1480	1085/1550	1070/1545	1070/1545
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,0	12,2	13,0	12,0
Макс. скорость, км/ч	180	170	165	170
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/43	АИ-92/50	АИ-92/50	АИ-92/50
Расход топлива, л/100 км:				
загород./город./смешан.	6,3/10,1/7,7	6,5/9,7/7,8	5,8/9,8/7,1	6,2/10,1/7,7

### Двигатель

Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1596	1498	1596	1498
Степень сжатия	10,3	9,2	9,8	9,8
Мощность, кВт/л. с.	65/89 при 5000 об/мин	62/85 при 5600 об/мин	59/81 при 5200 об/мин	63/86 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	131 при 3700 об/мин	130 при 3200 об/мин	120 при 2800 об/мин	130 при 3400 об/мин

### Трансмиссия

Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5	M5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI з.х.	3,84/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,29/0,89/0,71/ 3,33	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/ 3,53	3,55/1,95/1,29/ 3,33
Главная передача	3,71	3,72	3,71	3,71

### Ходовая часть

Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное	реечное с гидро- усилителем	реечное с электро- усилителем	реечное
Тормоза:				
передние/задние	дисковые вентилируе- мые/барабанные	дисковые вентилируе- мые/барабанные	дисковые вентилируе- мые/барабанные	дисковые вентилируе- мые/барабанные
Размер шин	175/65R14	175/65R14	175/70R13, 175/65R14, 185/60R14	175/65R14

### РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

#### Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг	1065	1118	1111	1070
Нагрузка на ось, кг (%):				
переднюю/ заднюю	638 (60)/427 (40)	683 (61)/435 (39)	666 (60)/445 (40)	646 (60)/424 (40)
Дорожный просвет, мм	170 (150*)	125	185 (170*)	185

\*Просвет под защитой (опция)

Большую часть жизни «десятка» пребывала в категории подающих надежды – ее доводили до ума, изживали детские болезни, ликвидировали обходные технологии. Дескать, еще чуть-чуть – и получится отличный автомобиль. Однако минуло уже десять (!) лет, сменилось два поколения конкурентов, вызрела «Калина» – и на утенка, так и не ставшего лебедем, похоже, махнули рукой. Считаете, придирки? А вы посмотрите еще раз на ценник...

## **DAEWOO NEXIA**

Эта машина более чем вдвое старше немолодой «десятки»: она ровесница древнего «восьмого» семейства и, строго говоря, давно устарела. Крохотные дверные ручки изнутри приходится цеплять одним пальцем, громковато хлопают двери, но закрываются с первой попытки. В тесном салоне даже пассажир ростом 180 см чувствует себя переростком, постоянно во что-то упираясь. А наиболее упитанный эксперт просто не смог протиснуться назад в тесный и неудобный проем.

## ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕИ

(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVRO- LET LANOS	RENAULT LOGAN
<b>Рабочее место водителя</b>					
Сиденье	7	7	8	7	8
Органы управления	6	7	6	8	8
Обзор	7	7	8	7	8
<b>Салон</b>					
Передняя часть	6	7	8	7	8
Задняя часть	7	6	7	7	8
Багажник	7	6	8	8	6
<b>Ходовые качества</b>					
Динамика	8	8	8	8	7
Тормоза	7	7	7	8	8
Поведение на дороге	7	8	5	7	9
<b>Комфорт</b>					
Шум	5	8	5	6	8
Плавность хода	7	8	8	8	9
Климат	7	8	7	8	8
<b>Приспособленность к России</b>					
Геометрическая проходимость	9	6	10	8	9
Сервис	8	6	8	7	8
Эксплуатация	7	8	8	8	8
<b>Общая оценка</b>	<b>7.0</b>	<b>7.1</b>	<b>7.4</b>	<b>7.5</b>	<b>8.0</b>

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

**ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ**  
(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	LADA 110	DAEWOO NEXIA	LADA KALINA	CHEVROLET LANOS	RENAULT LOGAN
<b>Рабочее место водителя</b>					
Сиденье	7	7	8	7	8
Органы управления	6	7	6	8	8
Обзор	7	7	8	7	8
<b>Салон</b>					
Передняя часть	6	7	8	7	8
Задняя часть	7	6	7	7	8
Багажник	7	6	8	8	6
<b>Ходовые качества</b>					
Динамика	8	8	8	8	7
Тормоза	7	7	7	8	8
Поведение на дороге	7	8	5	7	9
<b>Комфорт</b>					
Шум	5	8	5	6	8
Плавность хода	7	8	8	8	9
Климат	7	8	7	8	8
<b>Приспособленность к России</b>					
Геометрическая проходимость	9	6	10	8	9
Сервис	8	6	8	7	8
Эксплуатация	7	8	8	8	8
<b>Общая оценка</b>	<b>7.0</b>	<b>7.1</b>	<b>7.4</b>	<b>7.5</b>	<b>8.0</b>
<p><i>Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.</i></p>					

Расположение большого тонкого руля оптимально лишь для водителя ростом не выше 160 см, у более рослых он лежит на бедрах и отчасти перекрывает приборы. Регулировок нет, сесть за баранку непросто, приходится выворачивать ногу. Мягкое аморфное сиденье установлено почему-то левее руля, спинка со ступенчатой регулировкой хлипковата и дышит под нажимом. Ногам тесно: в зимней обуви топчешь две педали сразу.

Великоваты ходы рычага коробки, хотя с передачей не промахнешься. В начальной комплектации GL нет даже тахометра (на тестовой машине GLE есть), зато почти всегда встроена простенькая магнитола.

На ходу машина валкая, склонна к раскачке и пробоям подвески, но достаточно мягкая, что вполне сочетается с «длинным» рулем с большим передаточным отношением. Динамика умеренная, а с более мощным шестнадцатиклапанным агрегатом, который дороже на \$500, – даже неплохая, при этом оба мотора довольствуются 92-м бензином. Брызговика под моторным отсеком нет, а просвет всего 125 мм. Обслуживание самое частое, каждые 10 тыс. км или шесть месяцев против обычных двенадцати. Зато гарантия, хотя и с оговорками, рекордная – 100 тыс. км или пять лет.

В чем секрет многолетней популярности при таком обилии недостатков? Все очень просто – «Нексия» собрана руками, чего так не хватает отечественным автомобилям. Надежная отработанная конструкция, стабильное качество и разумная цена вполне способны перевешивать архаичность конструкции. А благодаря низкой себестоимости «Нексии» есть куда отступить под напором молодых конкурентов.

## **LADA KALINA**

Самая современная из «нашемарок» на четверть метра короче остальных автомобилей, но благодаря новизне и немалой цене реально с ними конкурирует. Не сказать, что очень симпатична, яркими чертами не наделена, скорее, напоминает колобок на ножках. Просвету 185 мм могут позавидовать многие «паркетные» вездеходы. Кузов собран неплохо, с небольшими зазорами, хотя плоскости некоторых панелей не совпадают. Двери распахиваются почти на 90°, открывая большие проемы, однако промежуточная фиксация слабая: дотянуться из салона трудно. Посадку назад слева несколько затрудняет выступ под сиденьем – из-за малой длины машины подштамповка для бензобака выдается в салон.

Округлые формы интерьера – по моде трех-пятилетней давности, но в сравнении с любым отечественным автомобилем и большинством недорогих иномарок салон выглядит вполне современным. Да и собран аккуратнее, чем у «десятки», хотя огрехи заметны – где-то топорщится дешевый звонкий пластик, утлые внутренние ручки гнутся в руках, так же ленивы и разболтаны передние электростеклоподъемники.

Чем «Калина» радует, так это отличной обзорностью и неожиданным простором внутри – благодаря большой высоте кузова посадку удалось сделать вертикальной и экономной по длине. Здесь разместится даже экипаж рослых гренадеров, хотя задним придется сползти вниз под нависающим потолком. И багажу места хватит.

Положительные эмоции заканчиваются с поворотом ключа зажигания – всхлипы и рык мотора может заглушить только вой вентиляции. Вибрации и зуд сотрясают органы управления, размашистый рычаг коробки таскает за собой перекошенную накладку на тоннеле. Электроусилитель оптимизирован для парковки, но на дороге совершенно «пустой» руль опасен – водитель не чувствует положения колес и при быстром маневре, особенно на скользком покрытии, может «потерять» машину. Лишь в малой степени страхует нелогично большое передаточное отношение – руль делает более четырех оборотов от упора до упора.

Длинноходная энергоемкая подвеска хороша на колдобинах, но допускает большие крены, что в сочетании с «резиновым» управлением быстро заставит забыть о точном пилотаже. Машина плавает по дороге, как мыло в ванной, и выбирает траекторию, лишь более-менее сообразуясь с командами водителя. При меньших размерах «Калина» заметно тяжелее «десятки», с 81-сильным



мотором показывает умеренную динамику и посредственную эластичность. Зато хороша шумоизоляция колесных арок.

## **CHEVROLET LANOS**

А вот у «Ланоса» колеса, кажется, катятся прямо по ушам – посредственная шумо- и виброизоляция – самый крупный его недостаток. Впрочем, немаловажно, что на тестовой машине стояли довольно жесткие и шумные зимние шины.

Украинский «хлопчик» не балует богатством выбора: к нам пока поставляют только седаны в самой бедной комплектации, зато с водительской подушкой безопасности. Округлые формы кузова устарели, но собран автомобиль аккуратно. От мрачноватого темного салона без единой прямой линии веет модой десятилетней давности, однако панели из недорогого пластика пригнаны ровно и на ходу не скрипят. Вверху салон тесноват, передние и боковые стойки сильно завалены внутрь и вынуждают отодвигаться назад. К тому же у самой головы переднего пассажира торчит жесткая потолочная ручка, которую лучше демонтировать сразу, не успев набить шишки.

На задние места забираться непросто, верх двери завален внутрь, угол открывания невелик, а проем к тому же поджат выступающим гребешком над колесной аркой – в него прежде всего и упирается копчиком пассажир. Диван установлен низко, поэтому по высоте здесь вполне достаточно места, но спинка давит на пояс и оставляет без опоры лопатки. Запас в коленях минимальный, но все же здесь заметно просторнее, чем в «Нексии».

Водителю «Ланоса» несколько мешают в поворотах широкие передние стойки и неочищенные полосы вверху, которые оставляют коротенькие стеклоочистители. Сидеть удобно, хотя подушка кресла чуть маловата полному водителю, а продольной регулировки может не хватить рослому. Колонка руля установлена неподвижно, на подходящей высоте.

Руль без усилителя делает без малого пять оборотов – даже размашистые движения отзываются лишь небольшим изменением курса, а скорректировать быстро развивающийся занос можно просто не успеть. Все это настраивает на весьма спокойную езду. К ней же склоняют и умеренные тяговые возможности 1,5-литрового восьмиклапанника. Подвески неплохо справляются с неровностями, заботясь о приемлемом уровне комфорта.

## **RENAULT LOGAN**

Оставим в стороне его спорный дизайн – в конце концов, это дело вкуса. А вот высокое качество изготовления – факт, как говорят, медицинский. Дверные проемы громадны – в машину не садишься, а буквально заходишь. Салон высоченный и широкий, здесь свободно поместятся пятеро нехилых баскетболистов! Вот только, закрывая двери, придется цепляться кончиками пальцев за скупые углубления в подлокотниках. Просторный «бюджетный» салон напоминает вместительную кабину грузовичка. Впрочем, это не упрек – просто аналогия...

Обзор из «Логана» был бы прекрасным – подкачали наружные зеркала. Управление удобное, рычаг коробки радует отличной избирательностью. Однако кое к чему придется привыкать. Например, к сигналу в торце левого подрулевого переключателя или к не очень информативным столбикам указателей на панели приборов. Несколько западает педаль сцепления, но это, вероятно, недостаток конкретного автомобиля.

На ходу «Логан» радует быстрыми внятыми реакциями и живым характером – в меру скромных возможностей базового 1,4-литрового мотора.

Подвески, сочетающие комфорт, высокую энергоемкость и хорошую цепкость, заслуживают самых высоких оценок. Только у этой машины установлена прочная заводская защита моторного отсека (у «десятки» брызговик), под которой целых 150 мм просвета. Несколько гулким на ходу показался кузов. Основным же недостаток «Логана» – нетрансформируемый, хотя и вместительный багажник.

Возможно, вы вспомните еще один – большой тормозной путь из-за отсутствия ABS в самой дешевой версии (ЗР, 2005, № 12). Но ABS в этой пятерке нет ни у кого, и «Логан» в данном тесте тормозит не хуже остальных.

## ПО ДЕНЬГАМ И МАШИНА

Дешево хорошо не бывает – истина из разряда вечных. За привлекательной ценой обычно скрывается или низкое качество изготовления, или пожилая конструкция. И в том, и другом случае у придирчивого покупателя возникают обоснованные претензии.

Тестовые «Нексия» и «Логан» оказались в достаточно богатых комплектациях, если же сравнивать товарные машины до \$9000, вырисовывается следующая картина. Наши марки оснащены богаче, безусловный лидер «Калина» – лишь у нее есть усилитель руля и маршрутный компьютер. Незатейливость базового оборудования в меру сил разнообразят дилеры. Иномарки оснащены по минимуму, зато предлагают подушку безопасности. ABS здесь не водятся, но запасные колеса у всех полноразмерные – специфика стран третьего мира...

### LADA 110

«Десятое» семейство выпускается на Волжском автозаводе с 1996 года и включает седан «Лада-110» (ВАЗ-2110), универсал «Лада-111» (ВАЗ-2111) и 5-дверный хэтчбек «Лада-112» (ВАЗ-2112).

Двигатели: бензиновые 1,6 л (81 или 89 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектации: «норма», «люкс».

Цена: 231 100–260 486 руб. (\$8340–9400).



У «Лады-110» наиболее современный и мощный

мотор – 1,6 л, 16 клапанов,  
89 л.с. – он потребляет  
только 95-й бензин.



Главный недостаток  
салона, как и всей машины,  
не устаревший дизайн, а  
низкое качество  
изготовления.



Дилер установил  
тюнинговую приборную  
панель – броско, но  
читается хуже штатной.



Съемные боковые  
сегменты спинки – с  
некрашеной (!) арматурой,  
крышка лючка для лыж  
прикручена саморезами.



Только «десятка»  
предлагает задним  
пассажирам пару  
подголовников и  
центральный подлокотник.

**LADA 110 – ОБЩЕПРИНЯТЫЕ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ ТРЕБОВАНИЯ ОКАЗАЛИСЬ СЛИШКОМ СТРОГИ ДЛЯ «ДЕСЯТКИ». УЧИТЫВАЯ НИЗКОЕ КАЧЕСТВО, ЦЕНА ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗА В ПОЛТОРА НИЖЕ.**

Общая оценка 7,0

+ Неплохая динамика, экономичный мотор, большой дорожный просвет, энергоемкая подвеска, подголовники во втором ряду.

- Низкое качество изготовления, нечеткие органы управления, тесноватый в задней части салон, шумный мотор, только 95-й бензин.

**DAEWOO NEXIA**

Ведет происхождение от «Опеля-Кадет» 1984 года, позже выпускалась компанией «Дэу» для разных рынков, как «Ле-Ман», «Рейсер», «Сиело», «Нексия». В настоящее время производят только седаны на предприятии «Уздэу» в Узбекистане.

Двигатели: бензиновые 1,5 л (75 или 85 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектации: GL и GLE.

Цена: \$8800–11 000.



Тестовая «Нексия» снабжена мотором 1,5 л, 85 л.с., дешевые модификации версии – его ранней восьмиклапанной версией мощностью 75 л.с.





Багажник незнаком с понятием «трансформация», проем поджат фонарями, зато объем рекордный – мы намерили 428 л.



Салон «Нексии» хотя и устарел по дизайну, зато собран аккуратно и не дребезжит на ходу.



Панель приборов обходится без жидкокристаллических дисплеев, но хорошо читается.



У старушки «Нексии» есть электрозамки багажника и лючка бензобака.



Заднее сиденье самое тесное, удобно здесь лишь пассажиру совсем небольшого роста.

**DAEWOO NEXIA – ПО СОВОКУПНОСТИ КАЧЕСТВ УСТАРЕВШАЯ  
МАШИНА ЕЩЕ ДОЛГО МОЖЕТ ПРИВЛЕКАТЬ НЕКРУПНОГО НЕБОГАТОГО  
ПОКУПАТЕЛЯ.**

Общая оценка 7,1

+ Неплохая динамика (с мотором 85 л.с.), вместительный багажник, отработанная конструкция, весьма длительная гарантия.

- Архаичный и тесный, особенно сзади, салон, низко расположенный руль без регулировок, скромный дорожный просвет, отсутствие трансформаций багажника, малый пробег между ТО.

**LADA KALINA**

Выпуск «Калины» с кузовом седан (ВАЗ-1118) начался в 2005 году. Готовятся к производству универсал ВАЗ-1117 и 5-дверный хэтчбек ВАЗ-1119.

Двигатель: бензиновый 1,6 л (81 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектация: «стандарт».

Цена: 227 000 руб. (\$8200).



Единственный силовой агрегат «Калины» позаимствован у «десятого» семейства – восьмиклапанник 1,6 л, 81 л.с.





Благодаря параллелограммным петлям багажник очень вместителен, да еще и трансформируется.



Если не придирается к деталям, салон выглядит неплохо и достаточно современно.



Панель приборов проста, но на ней есть даже указатель забортной температуры.



Перчаточный ящик очень маленький – ни инструкция, ни дорожный атлас не поместятся.



Сзади неожиданно просторно. Только у «Калины» все ремни трехточечные. Подголовники отсутствуют, как и у большинства соперников.

**LADA KALINA – ВНУТРИ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВЫГЛЯДИТ СНАРУЖИ. ЗАДУМАНА ОТЛИЧНО, НО ВСЕ ПОРЯТ НЕДОВЕДЕННОСТЬ И КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ.**

Общая оценка 7,4

+ Относительно богатая комплектация, большие дверные проемы, высокий просторный салон, немалый дорожный просвет, энергоемкая подвеска, отличный обзор.

- Невысокое качество изготовления, «пустое» рулевое управление, невнятные реакции, повышенные шум и вибрации, отсутствие модификаций.

**CHEVROLET LANOS**

Модель дебютировала в 1997 году как «Дэу-Ланос», три года спустя была модернизирована. Выпускалась в Корее и Польше до 2004-го, а также в России («Донинвест-Ассоль»). Сейчас производится на Украине под именем «Шевроле-Ланос» («Сенс») с кузовами седан и хэтчбек.

Двигатели: бензиновые 1,3 и 1,5 л (70 и 86 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектация: стандартная.

Цена: от \$8990 (в Россию поставляют только седан 1,5 л).



Силовой агрегат «Ланос» унаследовал от «Нексии» – 1,5 л, восемь клапанов и почему-то щедрые 86 л.с.







Разрезная спинка откидывается на подушку, поэтому ровной грузовой площадки не получается.



Мрачноватый салон старомоден, беден по оснащению, но собран аккуратно, не скрипит и не дребезжит на ходу.



Тахометра нет, однако слабая звукоизоляция позволит контролировать мотор на слух.



Дистанционный привод замков багажника и лючка бензобака – мелочь, а приятно.



Сзади достаточно просторно для двух среднегабаритных мужчин, втроем можно высидеть минут десять.

**CHEVROLET LANOS – ТЕСНОВАТЫЙ, СКРОМНО ОСНАЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ С УСТАРЕВШЕЙ ВНЕШНОСТЬЮ. НЕПЛОХО СОБРАН И ВПОЛНЕ СТОИТ СВОИХ ДЕНЕГ.**

Общая оценка 7,5

+ Большой дорожный просвет, есть подушка безопасности.

- Вялый руль, плохая шумоизоляция, широкие передние стойки, тесноватый вверху салон, неудобная спинка заднего дивана, отсутствие модификаций.

**RENAULT LOGAN**

Модель дебютировала в 2004 году как «Дачия-Логан», год спустя под названием «Рено-Логан» началось производство в Москве на предприятии «Автофрамос». Выпускается с кузовом седан, в нынешнем году ожидается универсал.

Двигатели: бензиновые 1,4 и 1,6 л (75 и 87 л.с.).

Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.

Комплектации: Authentique, Expression, Privilege.

Цена: \$8999–12 099.



У «Логана» самый скромный мотор среди соперников – 1,4 л, восемь клапанов, 75 л.с.





Багажник вместительный, но сиденье не раскладывается – это самый большой недостаток.



Центральная консоль развернута вниз и вынуждает нагибаться, например, для управления климатом.



Просторный задний диван легко вместит троих, но подголовники отсутствуют. Вместо ручек лишь подштамповки в дверях.

**RENAULT LOGAN – СОВРЕМЕННЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ РАСПЛАЧИВАЕТСЯ ЗА СВОИ ДОСТОИНСТВА СЛАБЫМ МОТОРОМ, УПРОЩЕННЫМ ДИЗАЙНОМ И СКУПОЙ ОТДЕЛКОЙ.**

Общая оценка 8,0

- + Громадный салон, наличие в базе подушки безопасности, внятное точное управление, энергоемкие подвески, наличие защиты моторного отсека.
- Скромный мотор, маленькие зеркала, нетрансформируемый багажник.