

Как АВТОВАЗу удалось снизить цену современных переднеприводных моделей, узнал Сергей Мишин.

Идея создания дешевых модификаций родилась задолго до нынешнего экономического кризиса. Просто он подтолкнул автопроизводителя к более решительным действиям. Идя навстречу пожеланиям трудящихся (читай: чтобы удержать спрос на свои машины), АВТОВАЗ решил несколько поубавить спеси в модельном ряду самых новых авто, выпустив скромные комплектации «Стандарт».

«ЛАДА-КАЛИНА»



В этом семействе «голодранцы» представлены всеми типами кузовов. Седаны и хэтчбеки стоят одинаково, по 245 255 руб., что дешевле ближайших «норм» на 10 700 руб.

За это с машин удалены электроусилитель руля, кронштейны (петли) для крепления груза в багажнике, зеркало с правого противосолнечного козырька, ковер на тыльной спинке заднего сиденья, а тыл передних и торцы подушек обшиты дерматином. Взамен 14-дюймовых на автомобили ставят 13-дюймовые шины на штампованных дисках с колпаками. И конечно, все «стандарты» комплектуют более дешевыми 8-клапанными моторами.



А вот на универсале в «стандартном» исполнении оставлены 14-дюймовые колеса, тоже штампованные, но без колпаков – копейка рубль бережет! Такие колеса сохранили вынужденно – на всех универсалах (даже с 8-клапанными моторами) из-за большей массы автомобиля впереди стоят тормозные механизмы увеличенной размерности, так что 13-дюймовые колеса сюда попросту не войдут. Разница с «Нормой» и здесь составляет 10 700 руб. (версия 11173-34-430 стоит 250 019 руб. против 260 719 за модификацию 11173-30-430).



Остатки роскоши былой – автомат регулировки привода сцепления, центральный замок, электростеклоподъемники в передних дверях, аудиоподготовка и металлизированная окраска тоже стоят денег. Видимо, эти «излишества» сохранены на черный день, если кризис затянется. Самой дорогой «Калиной» остается универсал в люксовом исполнении. За него просят 310 016 рублей. То есть размах вилки «дешево-дорого» составляет 60 тысяч рублей.

«ЛАДА-ПРИОРА»



У флагманской модели комплектация «Стандарт» пока существует только для седана, у хэтчбека вот-вот должна появиться. От самой недорогой «Нормы» ее отличает руль без усилителя, не будет подголовников на заднем сиденье, электроприводов и обогрева зеркал заднего вида.



Но главное – вместо привычного для «приор» шестнадцатиклапанника с облегченной шатунно-поршневой группой будет более скромный восьмиклапанник. Разница в ездовых характеристиках с приоровским движком – потеря 11 км/ч в максималке и увеличение расхода на 0,4 л/100 км по ездовому циклу.



Внешние отличия – штампованные (взамен легкосплавных) колеса с колпаками и шины размером 175/65R14 – чуть поуже, чем на остальных версиях «Приоры», где до сих пор были допустимы только 185/60R14 и 185/65R14. Появление такой размерности на модели дает право использовать ее владельцам всех «приор». А для зимних шин такой размер даже предпочтительнее.

Как и в «Калине», здесь оставлены пути к дальнейшему отступлению: электропривод замка крышки багажника, контейнер для очков в салоне, центральный замок с дистанционным управлением, электростеклоподъемники передних дверей, аудиоподготовка и окраска «металлик».

Самая дешевая «Приора» по документам именуется 21701-00-010 и по заводским расценкам стоит 272 863 руб. Экономия по сравнению с «Нормой» (индекс 21703-00-010), кстати, с гидроусилителем, всего 16 572 руб. Хотите сэкономить больше, сравнивайте с «Люксом» за 327 682 руб. – разница составит почти 55 тысяч!

Рекордсмен же – хэтчбек со всеми наворотами вплоть до парктроника, датчиков дождя и света принесет в домашнюю кассу еще 3 тысячи. Правду говорят, выгоднее бегать за такси, чем за трамваем, – больше сэкономишь!