

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 699 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 14,99 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 282

СССР

И СОЦСТРАН



LADA XRAY

ПЛОДЫ ГЛОБАЛИЗАЦИИ
ДИЗАЙНЕРСКИЕ ЗАДУМКИ
РОЖДЕНИЕ «РОБОТА»

DeAGOSTINI



Форум о журнальных...

nasekomi.ru

Выходит раз в две недели
Выпуск №282, 2021

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru, обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 699 руб.

Розничная цена: 14,99 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 4500 экз.

© 2016–2021 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2021 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):
© Panocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–5: частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 6, 7, 10 (низ), 11: архив АВТОВАЗ;
стр. 13–15: © AP/TACC

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Василия Горбунова, Сергея Ионеса, Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Алексей Радованов

Дата печати (производства): 15.01.2021
Дата выхода в России 23.02.2021

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ЕСЛИ ВЫ ПРОПУСТИЛИ ИЛИ НЕ НАШЛИ НОМЕР В КИОСКАХ
И СУПЕРМАРКЕТАХ, ВЫ МОЖЕТЕ ЗАКАЗАТЬ ЕГО В НАШЕМ
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ DEAGOSHOP.RU



ПРЕИМУЩЕСТВА DEAGOSHOP.RU

ГАРАНТИЯ
ЛУЧШЕЙ ЦЕНЫ



РАЗЛИЧНЫЕ СПОСОБЫ
ДОСТАВКИ ПО РОССИИ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



НАКОПЛЕНИЕ
БОНУСНЫХ БАЛЛОВ
ЗА ПОКУПКИ



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ НА САЙТЕ **DEAGOSTINI.RU**
И ПОЛУЧИТЕ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ПОДАРОКИ И СКИДКИ

Автомобиль LADA XRAY выпускается АО «АВТОВАЗ» в Тольятти на агрегатной платформе B0 концерна Renault-Nissan, но это модель оригинальной разработки. Прямых аналогов под марками Renault или Nissan не существует, автомобили с таким же кузовом не производятся на других заводах концерна.

Последний шанс

Базовая модель LADA XRAY — совместная разработка российских и иностранных специалистов. Использование платформы B0 подразумевает, что готовые узлы шасси и кузова взяты от автомобилей Renault Sandero или Logan второго поколения. Но экстерьер и интерьер, собранные из оригинальных комплектующих, широкое применение силовых агрегатов ВАЗ и отсутствие прямых аналогов автомобилей под другими марками позволяет отнести эту модель к отечественным машинам, а не к иномаркам российской сборки.

Яркая примета глобализации — объединение на рубеже XX и XXI веков автомобилестроительных компаний разных стран и континентов. Так, в 1999 году сложился альянс французского концерна Renault и японского Nissan. Еще недавно это казалось невозможным, невероятным. АВТОВАЗ вошел в мейнстрим в конце 2007 года, когда концерн Renault-Nissan приобрел

25% акций тольяттинского автогиганта. Это событие произошло на фоне падения популярности легковых автомобилей традиционных российских марок, особенно LADA. Если в 2005 году на долю отечественных автомобилей приходилась почти половина автомобильного рынка Российской Федерации (48,9%), то в 2009 году эта цифра составила всего 27,2%, а к 2013 году уменьшилась до 16,1%. Иначе говоря, рынок уже не мог принять автомобили LADA разных моделей в том объеме, в котором предприятие было способно их произвести, а это не менее 600 тыс. экз. в год. Единственным шансом спасти завод была постанова на конвейер в Тольятти востребованных потребителем иномарок. Это и осуществил Renault-Nissan.

В 2012 году вышли в свет универсал и фургон LADA Largus. За исключением эмблемы и отдельных деталей, разработанных в России, в первые годы выпуска Largus оставался иномаркой Renault/Dacia Logan

MCV практически в чистом виде. Затем в Тольятти освоили выпуск моделей Nissan Almera и Sentra, а в 2014 году — Renault Logan и Sandero второго поколения. Чуть позже появился автомобиль возрожденной японской марки Datsun, в котором было больше российского, чем иностранного: он представлял собой очередной рестайлинг LADA Kalina, а его платформа в своей основе осталась от «Самары» ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Новинкой зимы 2015–2016 годов стала модель LADA XRAY, удачно скомбинированная из узлов и деталей, разработанных Renault-Nissan и АВТОВАЗом.

Иностранцы нам помогут

К счастью, в планы российских руководителей АВТОВАЗа не входило превращение завода в площадку для сборки только автомобилей Renault и Nissan. Они пытались сохранить марку LADA, а для этого надо было с помощью иностранных партнеров разработать и запустить в производство



Один из первых товарных автомобилей LADA XRAY



Макетный образец автомобиля LADA XRAY Concept с трехдверным кузовом, разработанным Стивом Маттином, на автосалоне ММАС 2012 года

оригинальные современные модели взамен устаревающих LADA Priora и LADA Kalina. Для создания нового фирменного стиля удалось привлечь британского автомобильного дизайнера Стивена Джеймса Маттина (Стива Маттина). С 1987 по 2004 год он работал в дизайн-центре концерна Mercedes-Benz, а с 2004 года — в компании Volvo. Было очень заманчиво поручить разработку дизайна специалисту, создававшему облик автомобилей, завоевавших славу самых престижных иномарок еще во времена СССР и оставшихся популярными в постсоветской России. И результат не заставил себя ждать. На Московском автосалоне ММАС 2012 года посетителям представили концепт-кар LADA XRAY, кроссовер с трехдверным несущим кузовом работы Стива Маттина. Автомобиль представлял собой современную вариацию на тему «Нивы», гордости Волжского автозавода. Но реализовать проект XRAY на конвейере, пусть и в ином виде, предстояло другому знаменитому руководителю-иностранцу, возглавившему ПАО «АВТОВАЗ». Сенсационная новость пришла 5 ноября 2013 года: совет директоров АВТОВАЗа назначил

генеральным директором ПАО «АВТОВАЗ» Бу Инге Андерссона, хорошо известного российским автомобилистам. С июня 2009 года Андерссон возглавлял «Группу ГАЗ». Именно он проложил дорогу новому семейству коммерческих автомобилей «ГАЗель NEXT». Бу Андерссон вступил в новую должность 13 января 2014 года. В августе того же года на автосалоне в Москве появился новый концептуальный автомобиль LADA XRAY

Concept II с пятидверным кузовом, очень похожим на будущую серийную модель. Дизайн снова был выполнен Стивом Маттином. Форма кузова уже определилась, но световые приборы впоследствии стали иными, к тому же у концепта нарядный двухцветный интерьер был еще макетом. Андерссон распорядился начать подготовку производства и к концу декабря 2015 года развернуть выпуск автомобилей LADA XRAY.

Опытный образец автомобиля LADA XRAY Concept II с формой кузова, принятой к производству, на автосалоне ММАС 2014 года





Серийный автомобиль LADA XRAY (вид сзади)

Кроссовер, но не внедорожник

Официально LADA XRAY была представлена как кроссовер. У многих российских автомобилистов это слово прочно ассоциировалось с полноприводными автомобилями повышенной проходимости с несущим универсальным кузовом, но без таких узлов настоящего внедорожника, как раздаточная коробка или жесткий механизм подключения второго моста. Впервые увидев модель

с непривычным обозначением XRAY, знатоки автомобильной техники заглядывали под машину, но не находили там никаких узлов привода к задним колесам. LADA XRAY оказалась обычным переднеприводным автомобилем с поперечным расположением силового агрегата. Родство с кроссоверами подчеркивали только большой (195 мм) дорожный просвет и высокий универсальный пятидверный кузов с минимальными

свесами, особенно сзади. На АВТОВАЗе заявляли, что в будущем возможно появление полноприводной модификации XRAY, но ее так и не выпустили. Стоит отметить, что среди современных иномарок, относящихся к кроссоверам, довольно много моделей и модификаций с приводом только на передние колеса.

Руководство опытно-конструкторскими работами и подготовкой производства Андерссон доверил российским специалистам. Возглавил проект Олег Груненков, работавший в НТЦ ВАЗа с 1994 года и принимавший участие в создании моделей Priora, Granta и «Проект С». Именно он представлял новый XRAY общественности. Работами по переделке экстерьера автомобиля из дизайн-проекта Маттина в серийно выпускаемый кузов руководил Евгений Ткачев, ведущим конструктором по интерьеру салона назначили Николая Суслова.

Изначально планировалось выпускать XRAY на той же производственной линии, где с 2014 года собирали Logan и Sandero, и общая платформа B0 предполагала взаимозаменяемость деталей шасси XRAY с этими моделями. Но размерности



Автомобиль LADA XRAY на Московском международном автомобильном салоне, 2016 г.



автомобиля претерпели изменения, пусть и небольшие. Такой важный параметр, как колесная база, отличается на несколько миллиметров: у *LADA XRAY* она составляет 2592 мм, а у *Sandero* (как у базовой модели, так и у *Stepway*) — 2588 мм. Передняя колея *XRAY* чуть меньше, чем у *Sandero*, — 1492 против 1497 мм, зато задняя заметно больше — 1532 против 1486 мм. Высокий дорожный просвет *LADA*, одинаковый с модификацией *Renault Stepway*, составляет 195 мм. При этом представители АВТОВАЗа не скрывали, что масса автомобиля *XRAY*, по сравнению с аналогами французской марки, увеличилась минимум на 50 кг. Это связано с существенным усилением кузова для повышения жесткости на кручение. У пятидверных хэтчбеков с их незамкнутой силовой структурой кузова это считается слабым местом. Из-за возросшего веса кузова в переднюю и заднюю подвески автомобиля потребовалось установить оригинальные пружины и амортизаторы, не встречающиеся у *Renault*, более жесткие, но энергоемкие, обеспечивающие машине хорошую плавность хода. Зато рулевое управление с усилителем, совмещающим функции гидравлического и электрического, применяется на некоторых комплектациях *Sandero*. В таком узле электрический насос гидроусилителя не работает постоянно, а включается только тогда, когда это действительно необходимо. Благодаря этому при определенных режимах движения снижается расход топлива. Многие элементы силового каркаса для кузова *XRAY* взяты непосредственно от *Renault*. Но конструкторы кузова сделали все, чтобы это не было заметно ни снаружи, ни из салона автомобиля. Поэтому 75% деталей кузова этой модели выполнены оригинальными. Одна из незаметных, но важных новинок *XRAY* — уплотнители дверей с новым профилем, улучшающим шумоизоляцию салона. Для таких уплотнителей потребовалось разрабатывать рамки проемов стекол более сложной, чем у *Renault*, конструкции, что оказалось непростой задачей даже в эпоху конструирования на основе современных компьютерных программ. Но опытные конструкторы и производственники АВТОВАЗа смогли решить эту проблему. Именно на *XRAY* впервые воплощена в серийном производстве дизайнерская задумка Стива Маттина — специфическая форма подштамповок на боковинах, характерная только для автомобилей *LADA*. Сразу после *XRAY* ее использовали и на автомобилях *LADA Vesta*, еще одном новом семействе,



Приборная панель автомобиля LADA XRAY



Заднее сиденье автомобиля LADA XRAY. В салоне используется двухцветная обивка

освоенном АВТОВАЗом при Бу Андерссоне. Такие необычные, не имеющие аналогов боковины позволяют сразу отличить модель *LADA* от любой иномарки с похожими размерами и силуэтом. Порой кажется, что из-за очень высокой поясной линии и небольшой высоты боковых стекол силуэт *XRAY* получился излишне тяжеловесным. Но эта его особенность нивелируется за счет небольших размеров автомобиля и плавных обводов кузова. Еще одно заметное отличие *LADA* от *Renault Sandero* и *Logan* — шесть боковых окон. Они стали фирменной особенностью всех моделей Волжского автозавода начиная с ВАЗ-2109 и ВАЗ-2110. Наконец, на *XRAY* впервые появилось характерное оформление передней части кузова — сочетание фар и облицовки, позже доставшееся авто-

мобилям *LADA Vesta* а затем, после рестайлинга, *Granta* и *Kalina*.

Если вернуться к вопросу, чем считать *XRAY* — внедорожным кроссовером или городским хэтчбеком, стоит обратить внимание на такой факт. В семействе *Vesta*, полностью новой модели *LADA*, увидевшей свет вскоре после *XRAY*, хэтчбека нет, а присутствуют только седан и универсал. Нишу несуществующего хэтчбека *Vesta* как раз и занял *XRAY*. К тому же на роль кроссоверов без полного привода могут претендовать специальные модификации *Cross*, которые в настоящее время выпускаются на базе всех трех новых моделей: *XRAY*, седана и универсала *Vesta*. А высокий дорожный просвет базовой модели *XRAY* по-прежнему остается актуальным и в условиях российских городов.



Для перевозки грузов заднее сиденье LADA XRAY складывается по частям в соотношении 2:1

Внутренняя конкуренция

Тольяттинское происхождение XRAY подчеркивает главный агрегат автомобиля — двигатель. Базовой моделью для этой машины выбрали 16-клапанный мотор ВАЗ-21179 с изменением фаз газораспределения при впуске, созданный в рамках «Проекта С». За основу взят 1,6-литровый ВАЗ-21826, но благодаря увеличению хода поршня с 75,6 до 84 мм рабочий объем вырос до 1,8 л, модернизированы каналы системы смазки. Двигатель развивает солидные, по меркам ВАЗа, мощность и крутящий момент — 123 л.с. и 179 Нм соответственно. В качестве альтернативы этому двигателю были предложены сразу два бензиновых мотора объемом 1,6 л: ВАЗ-21129 или Renault H4Mk. Двигатель ВАЗ модели «21129» (16-клапанный) уже применялся на Priora и Granta. При рабочем объеме 1596 см³ он выдавал 106 л.с. и 148 Нм крутящего момента. Двигатель французской марки с почти таким же литражом (1598 см³) и тоже с четырьмя клапанами на цилиндр был мощнее — 114 л.с. и 155 Нм. Зачем надо было включать в модельный ряд XRAY два довольно близких по характеристикам двигателя? Этот тактический ход придумал Бу Андерссон. Он пришел к выводу, что прямая конкуренция отечественного и зарубежного двигателей полезна с экономической точки зрения. Это не позволит ни ВАЗу, ни Renault резко повышать цену готовых моторов, ведь тогда на конвейер пойдут более дешевые двигатели. К тому же в случае каких-либо разногласий с поставщиками двигателей

конвейер завода не остановится, хотя бы одна модель мотора будет поступать всегда. С подобной ситуацией Андерссон уже столкнулся на ГАЗе, когда для последних «Волг» ГАЗ-31105, малотоннажных «Газелей» и «Соболей» близкие по технической характеристике двигатели поставляли Заволжский моторный завод (ЗМЗ) и Chrysler. В случае с ВАЗом в пользу такого решения говорила сложившаяся в середине 2010-х годов обстановка в экономике страны. После драматических событий декабря 2014 года трудно было предсказать, каким окажется в ближайшем будущем курс рубля к доллару и евро, а значит и то, какие двигатели, российские или французские, станет выгоднее закупать.

Ситуация с механическими пятиступенчатыми коробками передач выглядела еще более запутанной, чем с двигателями. Для XRAY подходили две коробки передач Renault — JR512 и JR518, отличавшиеся передаточными числами на каждой из передач. В качестве альтернативного варианта могла использоваться коробка ВАЗ-21809, задуманная для LADA Vesta, тоже механическая пятиступенчатая. Получалось, что конкурируют не только производители двигателей, но и марки всего силового агрегата. Двигатели и коробки передач ВАЗ и Renault, согласно планам создателей семейства XRAY, могли комбинироваться по-разному. В качестве идеальной пары к 1,8-литровому двигателю ВАЗ-21179 была заявлена роботизированная коробка ВАЗ-21827: для отечественного автомобиля это была настоящая новинка, самостоятельно разработанная конструкторами Волжского автозавода на базе МКПП ВАЗ-21809. Она представляет собой механическую коробку, управляемую по типу автоматической с помощью рычага-селектора, и при этом, как на полноценном «автомате», у автомобиля нет педали сцепления. В 2010-х годах такие коробки уже считались нормой для многих иномарок, но рождение отечественного «робота» на ВАЗе стало событием.

На пути к потребителю

Производство штамповой и другой оснастки для модели LADA XRAY, стартовавшее в начале осени 2014 года, заняло несколько месяцев. Штампы изготавливало не иностранное

Продолжение на стр. 10



Сборка LADA XRAY на конвейере в Тольятти



LADA XRAY

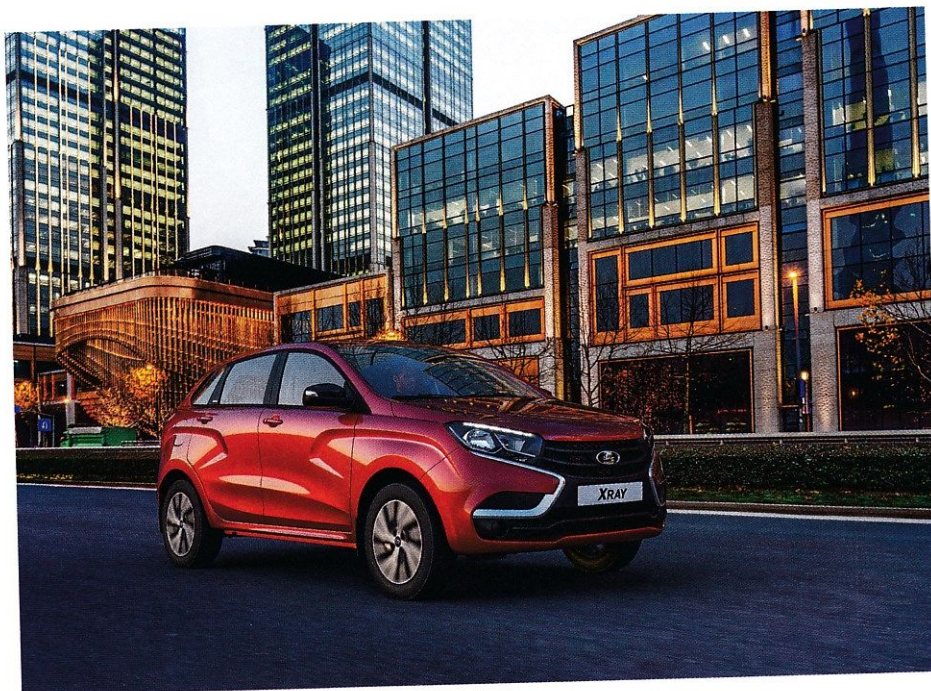




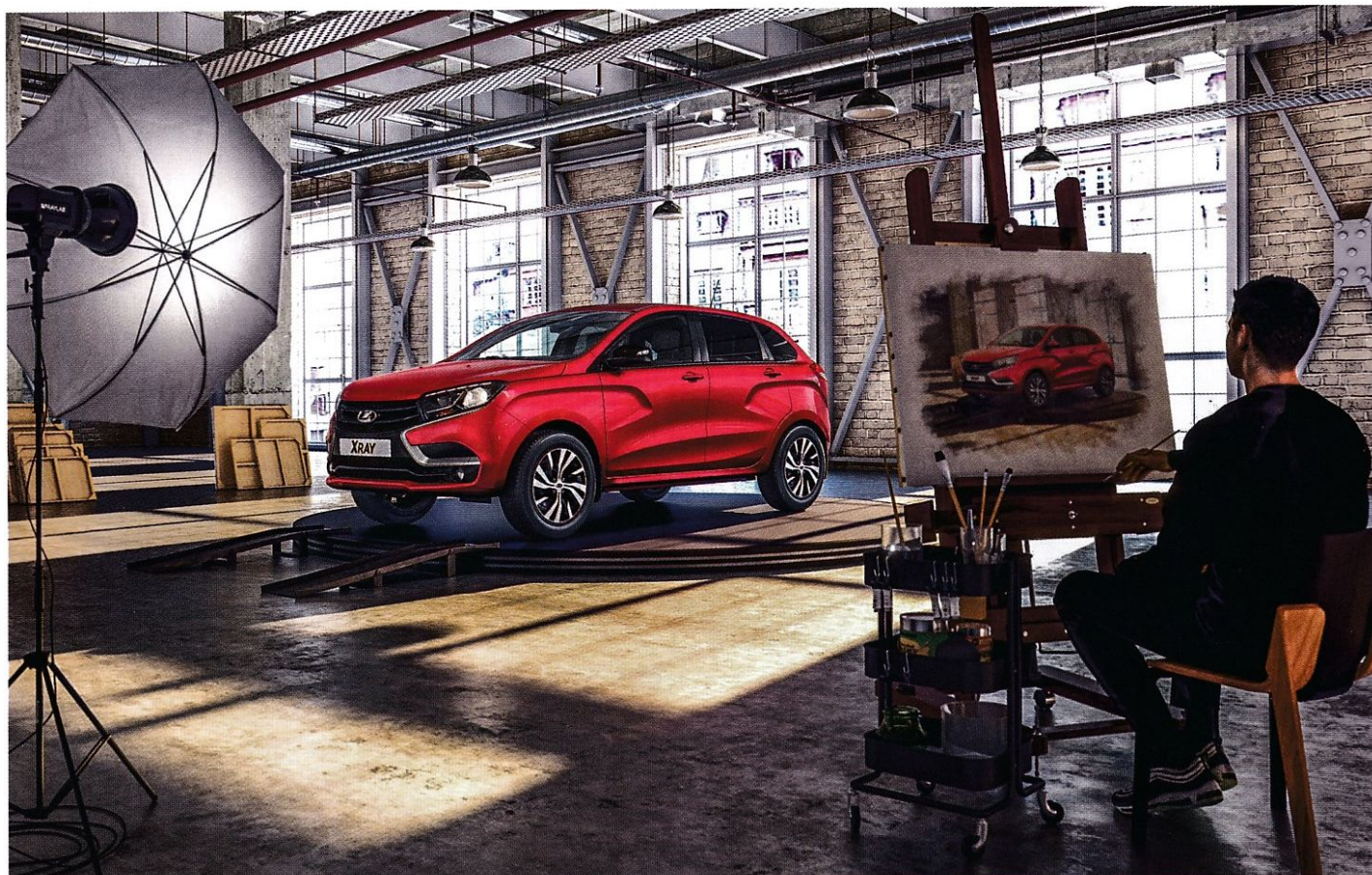
предприятие, а Волжский машиностроительный завод. Первый пробный кузов сварен на ВАЗе в апреле 2015 года. Затем изготавливали от нескольких экземпляров до нескольких десятков кузовов и из них собирали опытные образцы комплектных автомобилей для настроек и испытаний. В апреле 2015 года были готовы первые силовые агрегаты в виде двигателя ВА3-21179 с роботизированной коробкой передач. В июле того же года началась сборка первых машин на конвейере с отработкой операций, которые будут применяться при изготовлении серийных автомобилей. В конце лета в социальных сетях, на различных форумах и в автомобильных СМИ стали появляться фотографии проходивших испытания автомобилей, раскрашенных в «камуфляж», маскирующий особенности внешней формы. Вскоре была объявлена дата начала производства — 15 декабря 2015 года. В начале ноября вышли первые официальные фотографии XRAY, теперь уже с окончательным вариантом внешней формы кузова и декоративных элементов. По технологическим соображениям у задних фонарей убрали заходившие на стойки «хвосты» — это стало самым заметным упрощением по сравнению с *Concept II*. В остальном внешность серийного автомо-

биля получилась очень близкой ко второму концепту. К ноябрю было изготовлено 109 предсерийных экземпляров XRAY и планировалось собрать еще 180 тестовых автомобилей. Официальные продажи XRAY начались ровно через два месяца после объявленной ранее даты начала выпуска:

14 февраля 2016 года состоялись презентации автомобиля в салонах официальных дилеров в разных регионах России. Из особенностей серийных XRAY многие отмечали унифицированное с LADA Vesta рулевое колесо с многофункциональными кнопками справа и заглушкой слева;



Рекламная съемка LADA XRAY на фоне современной городской застройки



Рекламная съемка LADA XRAY в художественной студии

рулевую колонку, которая регулировалась только по высоте, а не по расстоянию до водителя; «двойное дно» багажного отсека, панель пола которого можно установить на 8 см выше днища кузова, таким образом получив отдельный отсек снизу; полнораз-

мерное запасное колесо и раскладываемую в соотношении два к одному спинку заднего сиденья с отдельной секцией с правой стороны. На некоторых комплектациях под правым передним сиденьем устанавливался дополнительный вещевой ящик.



Рекламная съемка LADA XRAY на парковке торгового центра

В декабре 2020 года автомобили LADA XRAY предлагались в четырех основных комплектациях — *Standard*, *Classic*, *Comfort* и *Luxe*, а также в специальной серии *#Club*. Силовые агрегаты представлены тремя вариантами. Первый вариант — 1,6-литровый 106-сильный BA3-21129, второй — 1,8-литровый BA3-21179 мощностью 123 л. с., оба с пятиступенчатыми механическими коробками. Третий вариант — 1,8-литровый с «роботом». Самые бюджетные комплектации *Standard* и *Classic* оснащали только 1,6-литровыми двигателями. «Робот» и 1,8-литровый вариант устанавливали только на *Comfort*, *Luxe* и *#Club*. Зато антиблокировочная система ABS/EBD, противобуксовочная ISC, система вспомогательного торможения BAS и контроля устойчивости ESC с возможностью отключения, а также встроенные в боковые зеркала повторители указателей поворота присутствовали во всех комплектациях. Подогрев сидений и зеркал, датчики света и дождя, камеры заднего вида или охлаждаемый вещевой ящик — поклонники «Лады» о таком и не мечтали. В конце 2020 года кузов окрашивался в семь стандартных цветов, из которых шесть — с эффектом металлик, а единственное исключение — белый.

Технические характеристики LADA XRAY

Число мест	5
Максимальная скорость	170 км/ч
Расход топлива в городском цикле	до 9,3 л/100 км
Расход топлива в смешанном цикле	
с двигателем 1,6	7 л/100 км
с двигателем 1,8	7,2 л/100 км
с двигателем 1,8 и роботизированной коробкой	6,8 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	
с двигателем 1,6	11,7 сек
с двигателем 1,8	10,4 сек
с двигателем 1,8 и роботизированной коробкой	12,3 сек
Электрооборудование	12V
Размер шин	185/60R15 или 195/65R15
Масса, кг	
снаряженная	1190–1250
полная	1650
Рулевой механизм	
шестерня и рейка, с электрогидроусилителем	
Передняя подвеска	
независимая, пружинная, типа <i>Mc Pherson</i> , со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	
полузависимая, пружинная, с телескопическими гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости	

Сцепление

однодисковое, сухое, с тросовым приводом (при механической коробке)

Тормоза

рабочие — передние и задние дисковые, привод гидравлический с вакуумным усилителем и *ABS*

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая пятиступенчатая или роботизированная пятиступенчатая

Главная передача

коническая гипоидная

Двигатель

BA3-21179 (BA3-21129), бензиновый, с распределенным многоточечным впрыском топлива и электронным управлением, рядный, четырехцилиндровый, 16-клапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	84 (75,6)
Рабочий объем, см ³	1774 (1596)
Степень сжатия	10,3
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

123 л. с. (89,7 кВт) при 6000 об/мин
(106 л. с. (78,2 кВт) при 5800 об/мин)

Максимальный крутящий момент

170 Нм при 3750 об/мин (148 Нм при 4200 об/мин)

Экологический класс

Euro 5

Шведский директор

В первом десятилетии нового века увидели свет и стали массовыми три знаковых автомобиля традиционных российских марок — «ГАЗель NEXT», LADA XRAY и LADA Vesta. Своим появлением они обязаны прежде всего Бу Инге Андерссону, руководившему сначала «Группой ГАЗ», а затем ПАО «АВТОВАЗ».

Бу Андерссон родился в 1955 году на юго-западе Швеции, в Фалькенберге. С 19 лет он служил в шведских вооруженных силах и демобилизовался в звании майора. Гражданскую специальность Андерссон получил по программе высшего менеджмента Гарвардского университета. Помимо этого, он имеет степень бакалавра делового администрирования Стокгольмского университета. С 1987 года Андерссон работал в должности менеджера компании *General Motors* по взаимодействию с *Saab Automobile AB*.

В 1990 году его назначили вице-президентом *SAAB* по закупкам. В 1993 году Андерссон вернулся в концерн *GM* как исполнительный директор по закупкам электротехники, а затем по закупкам химических материалов. В 1997 году он получил должность вице-президента по закупкам *GM Европа*. В 1999 году переехал в США, где возглавил группу по международным закупкам *GM*. С апреля 2007 по июнь 2009 года работал вице-президентом *GM Group* по глобальной политике закупок и развитию сети

поставщиков. К 2009 году Бу Андерссон накопил большой опыт работы в ключевой области автомобилестроения — взаимоотношениях головного предприятия по производству автомобилей с поставщиками комплектующих изделий. Приобретенные за 20 лет знания — бесценный багаж, с которым Андерссон пришел в российскую автомобильную промышленность.

В июне 2009 года, после экономического кризиса, Бу Андерссона пригласили на пост президента «Группы ГАЗ». Он сумел



Генеральный директор ПАО «АВТОВАЗ» Бу Инге Андерссон на презентации нового автомобиля LADA Vesta на Ижевском автозаводе

обеспечить оптимальное соотношение расходов и качества продукции, при нем старые советские автозаводы, входившие в «Группу ГАЗ», начали подготовку производства и освоили выпуск целого букета новинок: это четырехцилиндровые дизели для среднего коммерческого транспорта ЯМЗ, новые автобусы ЛиАЗ, ПАЗ и КавЗ. Яркой премьерой стало появление новой базовой модели малотоннажного грузовика «ГАЗель NEXT». Этот автомобиль не только избавился от недостатков «Газели» за счет новой просторной кабины и независимой передней подвески: бортовая «ГАЗель NEXT» положила начало целому семейству коммерческих автомобилей, в которое входили модификации с разной длиной базы, сдвоенной кабиной, фургоны и автобусы с цельнометаллическими кузовами, грузовики «ГАЗон NEXT» и «Урал NEXT» разной грузоподъемности и полной массы. При Андерссоне существенно улучшились финансовые и экономические показатели предприятий «Группы ГАЗ». За годы работы на ГАЗе Бу Андерссон был удостоен званий почетного гражданина Нижнего Новгорода, почетного консула



Бу Андерссон демонстрирует современные комплектующие премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву на ГАЗе (2013 год)

Королевства Швеция в Нижнем Новгороде, получил несколько международных наград за выдающиеся достижения в автомобильной промышленности.

Знаковым событием в российской карьере Андерссона стало его назначение генеральным директором ПАО «АВТОВАЗ». Это произошло 5 ноября 2013 года, а к ис-



Бу Андерссон дает интервью во время запуска серийного производства LADA XRAY (2015 год)



Бу Андерссон лично осматривает новые модели LADA Vesta и LADA XRAY во время тест-драйва для журналистов

полнению обязанностей гендиректора он приступил два месяца спустя, 13 января 2014 года. Таких быстрых и эффективных перемен, какие последовали в период руководства Андерссона, ВАЗ, вероятно, не знал со времени своего основания. Например, конструкторы много лет не могли довести до конвейера модель нового поколения. При Андерссоне автомобиль марки LADA Vesta увидел свет с кузовами седан и универсал. Плодом сотрудничества с Renault-Nissan стала новинка LADA XRAY. Семейство LADA Granta пополнилось кузовом лифтбек. Итого — четыре кузова, три из которых полностью новые. Вышло и три новых модификации — Kalina Cross, Largus Cross и LADA Urban (рестайлинг бывшей «Нивы»). Наконец, в результате сотрудничества с Nissan с конвейера Волжского автозавода сошли машины возрожденной марки Datsun — седан On-Do и хэтчбек Mi-Do на базе LADA Kalina. Эти автомобили появились всего за два года.

Изменились и производственные процессы ВАЗа. Если прежде с конвейера сходило менее 50% автомобилей без дефектов, то теперь этот важный показатель увеличился до когда-то немыслимых 90%. Покупатели самой старой модели ВАЗа LADA 4x4 («Нива») отмечали, что кузова новых машин сварены качественно, из отличных штамповок. Андерссон закупил новый комплект штампов для LADA 4x4 и новое оборудование для производства двигателей семейства классических «Жигулей», продолжавших использоваться

на LADA 4x4 и Chevrolet Niva (с 2020 года — LADA Niva). Работники завода хорошо помнят требование шведского директора навести чистоту и порядок во всех помещениях — от главного конвейера до туалетов и раздевалок.

Журналистам автомобильных изданий запомнились тест-драйвы новых моделей ГАЗ и ВАЗ, на которых Бу Андерссон всегда присутствовал лично. Он просил всех участников открыто говорить о недостатках и недочетах демонстрировавшихся машин, внимательно выслушивал и записывал все претензии. Он отзывался на любые жалобы работников завода, касавшихся условий труда, оплаты или недопустимого обращения руководителей с подчиненными. В период работы Андерссона было проведено сокращение персонала ВАЗа, но увольняли прежде всего нарушителей дисциплины, а хорошие работники получали вознаграждение, например, премию в размере месячного оклада.

Резкое повышение качества автомобилей LADA связано с тем, что Андерссон, опытный специалист по взаимодействию со смежными производствами, активно наводил порядок в сфере отношений ВАЗа с поставщиками комплектующих, добиваясь высокого качества и оптимальной цены изделий. Некоторые поставщики были недовольны методами работы Бу Андерссона. Этим часто объясняют его скорую отставку в феврале 2016 года.

Сегодня Бу Инге Андерссон руководит несколькими предприятиями за рубежом.



Бу Инге Андерссон

С 1987 по 2009 год

работает в компаниях General Motors и Saab Automobile AB в сфере поставок комплектующих на конвейер.

2009 год

Назначен президентом «Группы ГАЗ».

2012 год

ОАО «ГАЗ» освоило выпуск бортового грузового автомобиля «ГАЗель NEXT».

2013 год

Назначен генеральным директором ПАО «АВТОВАЗ».

2014 год

Освоен выпуск автомобиля LADA Granta с кузовом лифтбек, представлен проект производства автомобилей Datsun на ВАЗе.

2015 год

Идет подготовка производства автомобилей LADA XRAY.

2016 год

Начато серийное производство автомобилей семейств LADA XRAY и LADA Vesta.

2016 год

Ушел в отставку с поста генерального директора ПАО «АВТОВАЗ».

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



МАСШТАБ 1:8
УАЗ-469
СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК

★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



- ★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом
- ★ Работające фары и задние габаритные огни
- ★ Подвижные детали ходовой части
- ★ Точное воспроизведение деталей
- ★ Подробная детализация моторного отсека

для подписчиков
СКИДКА 40%
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
НА 1-ю ПОСЫЛКУ
С 3 ВЫПУСКАМИ

**ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ**

**ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!**

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

UAZ PATRIOT (УАЗ-3163)

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

ISSN 2071-095X



00262

9 772070 095170

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



16+

DeAGOSTINI