

# Ajamasin

Lisas Kristjan Sooper 13. juuni 2007 - 20:51. ::  
GAZ-31105 Volga



Maikuus järjekordselt uuenduskuurilt tulnud Volga mootori käivitamine GAZ-i katsepolügoonil Nižni Novgorodis tähendab ajarännaku algust.

Volga paljude face-lift'ide loodetavasti viimane face-lift tõi seekord kaasa pisut värskema ilme ja uue sõitjateruumi. Kuna tehnikat ei muudetud, jäi eelkäijaga samaks ka mudeliindeks GAZ-31105.

Kõige odavama versiooni eest küsitakse 264 900 rubla (umbes 117 000 krooni), mis paneks Volga Eestis konkureerima näiteks Dacia Loganiga ja pisikesse Chevrolet Sparkiga. Võrdlus on muidugi teoreetiline, sest Volgat Eestis ei müüda.

Kunagine esindusauto "hängib" kaasajal üsnagi väheambitsioonikas seltskonnas, kus peamiseks mõõtühikuks on hind. Kahtlemata saab Volga puhul palju autot vähese raha eest, aga seda üksnes mõõtmeid silmas pidades.

## Ei mingeid turvapatju

Kui rääkida Volgast odavautode kontekstis, pole põhjust disaini kallal norida – pole ükski neist miski teerajaja ega kunstiteos. Kui ajaloolistel põhjustel mainida uut Volgat esinduslike sedaanidega samas lauses (ütleme, et BMW 5. seeria ja Mercedes-Benz E-klassiga), on tegu kivikirve ja kosmosesüstiku võrdlusega.

Koostekvaliteedilt pole Volga muidugi Lexus, aga hinda arvestades ei ole põhjust seda ju ka oodata. Veidi enam nähtust aga siiski.

Varustuse nimekirjast leiab kliimaseadme, elektriliste tõstukitega aknad, elektriliselt reguleeritavad peeglid ning sisseehitatud Blaupunkti raadio ja CD-mängija (mis saab hakkama ka MP3-failidega). Turvapatju pole aga isegi mitte lisade nimekirjas.

GAZ-i sõiduautode kerekonstrueerimise osakonna ülem Vladimir Kitajev ütleb, et Volga varustamine turvapatjadega poleks tehniliselt mingi probleem, kuid turg ei nõua seda. "Turvapatjad tõstavad ju auto hinda, klient aga tahab saada odavalt hakkama, nii lihtne see asi ongi," lisab Kitajev.

## Uus sõitjateruum

Uuenduskuuri käigus põhjalikult ümberehitatud sõitjateruum ei hiilga materjalide hinnalisusega, puitimitatsioon mõjub kõva plasti pillerkaaris nagu sadul sea seljas. Kui kujutlusis asendada läikiv "puitleist" millegi tagasihoidlikumaga, saab sõitjateruumi, nagu ühele säästuautole kohane. Väikeseks rosinaks selles on keskkonsooli kaunistav kell (mis, muide, on äravahetamiseni sarnane Ford Mondeo omaga).

Lisaks istmele saab juht uues Volgas reguleerida ka rooli kõrgust. Keskmist kasvu roolikeeraja leiab endale mugava asendi probleemideta, küll võinuks nii juhi kui ka reisija istmepadjad olla pikemad või vähemalt rohkem kaldu. Toetuspind jalgadele jääb pisut napiks, kuid mugavus on siiski uue Volga omadustes hinna kõrval peamisi voorusi.

Pakiruumi mahukasutust võib südametunnistuse piinadeta jaburaks nimetada. Varuratas lesib koos tööriistakomplektiga kõvera toru kujulisel kanduril, pole panipaiku ei tungrauale ega rattavõtmele. Pärast porisel teel rattavahetust saab ära pesta nii pakiruumi enda polsterduse kui kõik muu seal olnu.

## Teravad elamused

ZMZ 2,3liitrine mootori (pakutakse ka Chrysleri juurtega 2,4liitrist) hobujõud leiavad tee tagaratasteni läbi viiekäigulise manuaalkäigukasti. Muide, endiselt leidub kapoti siseküljel lambike, mis valgustab mootoriruumi.

Ees ootab GAZ-i katserada kahe viraaži ja pika sirgega. Volga võtab kohalt, teine käik, hoog kasvab... Ja Volga defineerib nagu muuseas ümber mõiste puudulik roolitunnetus. Kui seni tähendas see vatist ebamäärasust, siis Volga rataste ja rooli vahel justkui puuduks igasugune side. Roolipöördele kiiruselt 110 km/h reageerib Volga, nagu üritaks lehmaga traavi sõita. Teisisõnu midagi isegi ju juhtub, auto kaldub ja pärast mõningast järelemõtlemist muudab ka suunda. Seejuures jääb mulje, et ei pööranud mitte esirattad, vaid mingi liigend auto keskel.

Aga üldiselt on parem ikka otse sõita ja soovitatavalt aeglaselt. Sest kiirusel 100 km/h tundub, et lahti on kõik aknad, ning kiirusel 140 km/h, et lahti on ka kõik ukсед ja kohe lendab pealt katus.

Kitajev vihjab, et 1970ndastest pärit aerodünaamikaga autost pole põhjust enamat oodata. "Hoolimata kõigist uuendustest, on ju auto paljud lahendused endisaegsed. Tuuleklaas on püstine, katuseservas vihmaveerennid, neid ju tänapäevastelt autodelt ei leia."

Uus Volga on auto, mida saab kas armastada või põlata. Esimest suudavad väga erilised inimesed.

#### Numbrid

**Hind alates:**117 000 kr

**Testiauto hind:**teadmata

**Mootor:**R-4, otto, 2287 cm<sup>3</sup>

**Võimsus:**96 kW (130 hj) 5200 p/min

**Pöördemoment:**188 Nm 4000 p/min

**Käigukast:**5käiguline manuaalkäigukast

**Tippkiirus:**163-173 km/h

**Aeg 0-100 km/h:**13,5 s

**Kütusekulu (linnas/maanteel/keskmise):**11,7 l / 100 km

**Garantii:**2 aastat või 50 000 kilomeetrit

**Hooldusvälp:**teadmata

#### Baasvarustus

**Turvapadjad:**0

**ABS:**ABS

**ESP:**ESP

**Roolivõimendi:**roolivõimendi

**Kesklukustus:**kesklukustus

**Elektrilised aknatõstukid:**4

**Konditsioneer:**konditsioneer

**Istmesoojendus:**istmesoojendus

**Valuveljed:**valuveljed

**CD-mängija:**CD-mängija

#### Hinded

**Hind ja varustus:**

★★★★★☆☆☆☆

**Disain:**

★★★★☆☆☆☆☆☆

**Sõitjateruum:**

★★★★☆☆☆☆☆☆

**Mootor ja jõuülekanne:**

★★★☆☆☆☆☆☆☆☆

**Sõiduomadused:**

★★★★☆☆☆☆☆☆

**Hinne kokku:**

★★★★☆☆☆☆☆☆

#### Kokkuvõte

**Plussid:**hind

**Miinused:**juhitavus, kvaliteet, pakiruumi mahukasutus, vananenud disain

**Kokkuvõte:**kunagisest esinduslikust sedaanist on saanud odav, ajale jalgu jäänud luuser. Kes tahab Volgat, ostku mõni vanem mudel ja restaureerigu see - saab väärrika auto. "Uus" Volga pole auto, mida tasuks ihaldada.