

Истории "Калины" – того самого, народного автомобиля от приснопамятного концерна АВВА – минуло десять лет. Делать эти машины когда-то собирались на собственном заводе АВВА, поэтому конструировали их без оглядки на уже существующие конвейеры и технологические процессы. Но то ли денег мало собрали, то ли исчезли они чудесным образом, только жизнь новой машины не задалась. Однако интересная разработка не умерла, а перебралась под крышу ВАЗа, благо, его специалисты машину и создавали. Но теперь "Калине" пришлось подстраиваться под уже существующее производство. Внешность ее, насколько было возможно, постарались сохранить, а конструкцию унифицировали с платформой "Самары" и "десятки". В результате новая "Калина" подросла, стала более универсальной, а семейство расширилось до трех моделей: седана, универсала и хэтчбека. ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ Увы, с деньгами у ВАЗа тоже негусто, и в целях экономии кое-какими техническими "излишествами" "Калины" пришлось пожертвовать. Тем не менее, при корректировке проекта изначально небольшую машину старались сделать как можно вместительнее. Основное назначение семейства – пригородно-городская эксплуатация. Отсюда более высокая посадка и все, что с этим связано: широко распахивающиеся двери, небольшой, но удобный багажник, электроусилитель руля. Кроме того, предусмотрены багажник на крышу, тягово-сцепное устройство. Современные требования по пассивной безопасности обернулись развитыми порогами для противостояния боковому удару, перемычками между порогами, брусками в дверях. В результате машина получилась довольно тяжелой, не легче "десятки". ПРИОРИТЕТЫ О прототипах этого автомобиля мы рассказывали не раз, но вот – все доводочные работы завершены и перед нами так называемый предпилотный образец. Именно такая "Калина" скоро встанет на конвейер. Попытаемся оценить ее с позиции потенциального покупателя. Компактная машина вполне соответствует своему назначению. Над развитым передним бампером узенькая полоска решетки радиатора и слегка прищуренные фары. Передний свес подрезан так, что въезд на эстакаду и преодоление придорожной канавы при съезде с асфальта на грунтовку трудности не представляет. Задний свес не менее "задирист" и скрести им по дороге машине не придется. Черные ручки дверей и узкий боковой молдинг, предохраняющий двери от нежелательных контактов с соседями по парковке, придают "Калине" стремительность. Пороги кузова надежно закрывают от дорожной грязи нижние кромки дверей. Крупные, хорошо различимые задние фонари, низкая погрузочная высота багажника – все скромно и предельно функционально. Кстати, испытатели говорят, что задок машины, фонари и номер загрязняются куда меньше, чем на других машинах. Спереди и сзади хорошо доступны петли буксирных проушин. Если придется – легко цеплять трос, удобно буксировать. Довольно объемистый (чуть более 400 л) багажник получил "иномарочный" зев – поднятая крышка почти ложится на заднее стекло. Понравилась его удачная, без выпуклых колесных ниш компоновка и компактные, почти не "съедающие" полезный объем петли. Часть полки, закрывающая запаску, состоит из трех частей и складывается как гармошка. Недоумение вызывает лишь глубокое, чуть ли не у спинки сиденья, расположение самой ниши для колеса да решетки вытяжной вентиляции в стенках багажника: как же она будет работать при полной загрузке? Заметно, что при проектировании машины сэкономили не только копейки, но и сантиметры пространства, отдавая его в пользу салона. Плата за это – плотное размещение двигателя. На нашей машине 16-клапанный, с широкой "головой"; с восьмиклапанным в моторном отсеке будет чуть просторней. Наконец-то унифицирован ключ зажигания. В нем же декодер иммобилайзера и кнопки управления сигнализацией. При однократном нажатии на "входную" кнопку разблокируется только водительская дверь, а при повторном – остальные. Хотя двери распахиваются широко, сиденья спрятаны в глубине салона. "Виноваты" в этом развитые пороги – иначе не выполнить требования по стойкости автомобиля к боковому удару. Впрочем, лучше уж такой порог, чем беззащитность при аварии. Особенно понравились передние сиденья – удобные подушка и спинка, а главное, большой ход продольной регулировки, позволяющий удобно разместиться за рулем независимо от роста. На светлой панели приборов крупные дефлекторы вентиляции и блок управления климатом. Три основные ручки – вращающиеся (тепло, скорость и распределение воздуха). Интересное решение – центральный блок дефлекторов вентиляции. Два нижних – для водителя и переднего пассажира, а верхний нацелен в заднюю часть салона. Система вентиляции и отопления заметно эффективнее прежних вазовских и оснащена противопылевым фильтром. Предусмотрен вариант с кондиционером и автоматическим управлением. Датчику температуры уготовано место в блоке освещения салона, между противосолнечными козырьками. Кстати, между плафонами и внутренним зеркалом заднего вида место не пропадет – здесь "футляр" для очков. В

комбинации приборов встроенный маршрутный компьютер. Управляется он кнопками на правом подрулевом переключателе. Слева от руля - блок управления освещением: "главный" переключатель, реостат подсветки приборов, электрокорректор фар, кнопки задних и передних (если есть) противотуманок. Обивки передних дверей - несимметричные. На правой - ручка двери отдельная, а на водительской - интегрированная с подлокотником. Значительную его часть занимают блок управления стеклоподъемниками, запирающим-отпирающим дверей и электрический джойстик наружных зеркал. Ногам пассажиров сзади на удивление просторно. Во-первых, салазки передних сидений расставлены так широко, что ноги легко размещаются между ними, во-вторых, в спинках передних кресел есть выемки. Еще одна, "зимняя" хитрость - воздуховоды, подающие тепло к заднему сиденью, расположены выше уровня пола, а потому коврики, как часто бывает в "десятках", их не заслоняют. ПРОБА Шестнадцатиклапанник объемом 1,6 л просто великолепен! И "снизу" уверенно тянет, и "сверху" выстреливает так, что дух захватывает, - удачное сочетание полуторалитровых "десятых" моторов - "верхового" 2112 и "трамвайного" 2111, только увеличенных на 100 кубиков. Электроусилитель рулевого управления придает управлению некоторую вязкость. От упора до упора чуть меньше 3,5 оборота, но при полностью вывернутых колесах автомобиль, кажется, способен развернуться на пятачке. Отлично работают тормоза - девятидюймовый вакуумный усилитель и доработанный главный цилиндр. Но прелесть тут не только в небольшом усилии, а еще и в отличной информативности; машина не только эффективно тормозит, но и позволяет четко контролировать блокировку колес даже на скользкой дороге. Для включения заднего хода надо приподнять блокирующее кольцо на рычаге. Об остальном позаботятся соленоид, упрятанный в коробке передач (электроблокировка заднего хода!), и зуммер, оповещающий водителя о том, что включилась именно задняя передача. Особенное удовольствие доставляет управление машиной в городе. Обзор отличный! Этому способствуют высокая посадка, большая площадь остекления и относительно низкая подоконная линия. А главное - четкая работа двигателя, агрегатов и органов управления. Подробные ездовые впечатления - тема отдельного рассказа, но уже сейчас обнадежим: "Калина", кажется, удалась! ПРОИЗВОДСТВО До сих пор на конвейере ВАЗа автомобили собирают так же, как было задумано ФИАТом для его "124-й" модели. А ведь нынешний автомобиль требует совсем других технологий. Поэтому для "Калины" решили организовать новое - современное и высокоэффективное производство. Сварочный цех уже укомплектован оборудованием, сейчас идет его отладка. Окрасочное оборудование сложнее, потому и сроки запуска отодвинуты на лето 2005 года. А пока кузова будут красить в ОПП - там, кстати, уже работает окрасочный комплекс "Айзенман". Самое интересное - в сборочном корпусе, который поделен на три части. С окраски кузовов попадает на сборку интерьера. Первым делом... с него снимают двери и, пометив, чтобы потом не перепутать, отправляют для сборки на боковой мини-конвейер. Кузов тем временем ставят на большую платформу, движущуюся по рельсам. Ее размеры позволяют сборщикам, выполняющим операции, ехать вместе с машиной. Аналогичное оборудование на одном из самых современных заводов "Форда" в Кельне, где собирают "Фокус". Отличие лишь в том, что платформы для сборки "калин" изготовлены на ВАЗе. Одно из технологических новшеств "Калины" - приклейка формованного потолка к крыше - исключает лишние шумы и скрипы. Стекла в оконные проемы кузова, как и на "десятках", клеивают манипуляторы. На отдельном конвейере собирают панель приборов вместе со всей начинкой и отопителем и после проверки "вживляют" в кузов. После монтажа трубок, шлангов и прочей мелочи кузов попадает на участок пошагового перемещения. Здесь на него устанавливают силовой агрегат, подсобренный на отдельной линии. Финальные операции - навеска колес и дверей; после них автомобиль переходит на короткий напольный конвейер. Здесь соединяют все разъемы проводки, заправляют автомобиль эксплуатационными жидкостями. Завершающая фаза сборки - стенды регулировки углов установки колес и света фар. Далее - обкатка и устранение мелких замечаний - для серьезных предусмотрен участок ремонта. Теперь о самом волнующем. Срок начала движения главного сборочного конвейера "Калины" объявлен - 18 ноября 2004 года. Забавно, что цифры 11.18 (месяц - число) соответствуют номеру модели - 1118. А самому проекту "Калины" исполнится к этому времени уже одиннадцать (!) лет.