

LADA CALINA Перспективное семейство переднеприводных автомобилей ВАЗ: седан ВАЗ-1118, хэтчбек ВАЗ-1119, универсал ВАЗ-1117. Начало производства намечено на ноябрь 2004 года. Двигатели бензиновые 1,6 л, 8 или 16 клапанов на цилиндр, 58 кВт/79 л.с. и 65 кВт/89 л.с. Цена на сегодня не определена. Предполагается попадание в ценовую нишу между автомобилями "девятого" и "десятого" семейств.

VOLKSWAGEN POLO Нынешнее поколение "Фольксваген-Поло" представлено осенью 2001 года. На российский рынок поставляется с бензиновыми моторами 1,2 и 1,4 л, 47 кВт/64 л. с. и 55 кВт/75 л. с. и турбодизелем 1,9 л, 74 кВт/101 л.с., с механическими и автоматической коробками передач. Для Европы – также бензиновые двигатели 1,2 л, 40 кВт/54 л. с.; 1,4 л, 63 кВт/86 л. с. и дизели 1,4 л, 55 кВт/75 л. с.; 1,9 л, 47 кВт/64 л. с. Цена с двигателем 1,4 л – от \$16 000.

ОPEL CORSA Современный "Опель-Корса" выпускают с 2000 года. Последний рестайлинг – осень 2003 года (2004 модельный год). В Россию поставляют только с бензиновыми моторами 1,2 и 1,4 л, 55 кВт/75 л. с., 60 кВт/90 л. с. с механической коробкой передач и автоматизированной "Изитроник". Европейцам доступны бензиновые двигатели 1,0 л, 43 кВт/58 л. с.; 1,6 л с наддувом, 129 кВт/175 л. с. и дизели 1,7 л, 48 кВт/65 л. с. или 55 кВт/75 л. с. Цена с двигателем 1,4 л – от \$13 550.

RENAULT SYMBOL Выпускают в Турции с 1999 года. Малыши партиями "Символ" производят и в Москве на предприятии "Автофрамос". Модернизирован в 2002 году: фейслифтинг, новый интерьер и измененные настройки подвески. В настоящее время на российском рынке представлен с 8- и 16-клапанным двигателем 1,4 л, 55 кВт/75 л. с. и 72 кВт/98 л. с. только с механической коробкой передач. С 2001 по 2004 год проходил длительные испытания в "За рулем" (см. ЗР, 2004, № 1). Цена – от \$10 800.

FORD FIESTA Представлен в 2002 году. На российский рынок поставляется с тремя вариантами бензиновых двигателей 1,3; 1,4; 1,6 л от 51 кВт/70 л. с. до 74 кВт/100 л. с. Агрегируется с механической и автоматической коробками передач. Европейцы могут, кроме того, выбрать бензиновый двигатель 1,3 л, 44 кВт/60 л. с. или дизель 1,4 л, 50 кВт/68 л. с. Цена с двигателем 1,3 л – от \$13 650, с 1,4 л – от \$15 200, с 1,6 – от \$16 750. Цена тестового автомобиля – \$21 150. Похоже, в будущем году "Лада-1118" станет самой заметной новинкой отечественного автопрома.

Журнал рассказывал о машине уже не раз. И потому, получив для знакомства пока еще предсерийную "Калину", решили сравнить ее с импортными одноклассниками, уже успевшими завоевать симпатии покупателей. Конечно, некоторую фору "Калине" мы готовы предоставить. Поскольку образец из испытательной партии, а работы по доводке полностью не закончены, вне критики останутся шум, вибрации и материалы интерьера – здесь пока царство обходных технологий. Зато во всем остальном машина уже готова, так что обнаруженные нами плюсы и минусы проявятся и в серийных экземплярах. Все познается в сравнении, не так ли? ПРИГЛАШАЕМ НА КАСТИНГ Внешность "Калины" на удивление спокойна. Никаких спорных решений или слишком смелых идей – автомобиль воспринимается вполне удачным, в противоположность первому впечатлению от "десятки", с которой знакомыми 10 (да, десять!) лет назад. Кстати, на "Калине" мы впервые катались уже пять лет назад. Ее округлые линии слегка ограничили, добавили современную оптику – и проект, еще недавно напоминавший "Опель-Корсу" предыдущего поколения, изрядно посвежел. Стилистическое решение передней панели не назовешь оригинальным, однако дизайнеры постарались сделать ее запоминающейся. Четко прослеживаются и S-образный изгиб, и овал блока управления отоплением и вентиляцией. Впрочем, щиток приборов не столь удачен – полукруг спидометра и еще больше обрезанный сектор тахометра, "четвертушки" указателей топлива и температуры охлаждающей жидкости – все это видано лет 15 назад. Знак современности – только одомер на жидких кристаллах. Но это субъективно. А вот удобство и простор внутри вполне поддаются объективной оценке. Среди одноклассников "Калина" по праву может похвастать самым просторным салоном. Все остальное в пределах нормы, явных проколов нет. Только при посадке на заднее сиденье неожиданно напоминает о себе выштамповка пола в зоне бензобака. Она явно больше подушки и выступает в дверной проем возле ног. Пол под ногами наклонен, что поневоле вынуждает продвинуть ступни, однако под передними сиденьями тесновато. Из-за этого пассажир в зимних ботинках устраивается сзади с трудом, хотя места вроде бы много. Жаль, но "железо" уже не переделается. А вот подголовники на заднем сиденье должны появиться. А как одноклассники?

"ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО". Его не заподозрить в легкомыслии. Строгий дизайн не способен "рассмешить" даже круглые фары – кажется, будто младший на нашем рынке "Фольксваген" хочет быть похожим на "Мерседес-Бенц Е". Интерьер – закономерное продолжение внешности. Строго, официально, подчеркнуто скромно. Но количество

заглушек впечатляет – какой простор для дополнительного оборудования! Пожалуй, это единственный салон, в котором без эмблемы узнается фирменный стиль. Также "Фольксваген-Поло" предлагает лучшие среди пятерки сиденья и рабочее место водителя. Рулевая колонка регулируется не только по углу наклона, но и по длине, а водительское сиденье с хорошим контуром и длинной подушкой – по высоте. Хотя по длине салона и пространству на заднем сиденье он не лидер, "Поло" предлагает наиболее удобную посадку как спереди, так и сзади. Попеняем лишь на отсутствие задних подголовников в стандартной комплектации. "ОПЕЛЬ-КОРСА". Нынешняя уже не столь легкомысленна, как ее предшественница. "Плюшевая" внешность осталась в прошлом, но стилистические элементы предыдущей модели все-таки проступают. Пожалуй, такой облик наиболее соответствует данному классу – излишняя строгость как бы изначально ставит барьер между водителем и машиной. Интерьер гармонично сочетается с внешностью, настройки штатной магнитолы (с управлением на руле) отображаются на большом дисплее в верхней части. Однако последним веяниям моды салон уже не отвечает. Зато по простору сзади "Опелю", считай, нет равных, вдобавок только у него регулируется наклон задних спинок. Во втором ряду запросто усядется пассажир ростом заметно выше среднего, на водительском месте – тем более. Но в целом посадка за рулем "Опеля" заметно ниже, чем у конкурентов. Хотя водитель небольшого роста может исправить положение регулировкой по высоте. "РЕНО-СИМВОЛ". После рестайлинга стал солиднее и современнее, но характерный кургузый профиль маленького седана просто невозможно спутать с каким-либо еще. Вместительный багажник, добавленный "Рено-Клио" прежнего поколения, сделал автомобиль практичнее, но его внешность от этого точно не выиграла. Впрочем, это не мешает "Символу" быть в России самым продаваемым из нашей пятерки. А вот по размерам и эргономике салона этот "Рено" – аутсайдер. Короткие подушки сидений, нерегулируемый руль, мал запас "воздуха" над головой водителя. Тем, кто выше 180 см, особенно в сочетании с полнотой, советуем крепко подумать, прежде чем покупать "Рено". На заднем сиденье места еще меньше, хотя пассажирам небольшого роста вполне комфортно. Подголовниками обеспечены все пятеро, причем задние в убранном виде не загороживают обзор. Основной козырь "Символа" – объемистый багажник. Возможностям этого "трюма" нечего противопоставить, критике доступны лишь цельная спинка и узкий проем из салона в багажник. "ФОРД-ФИЕСТА". Один из самых современных автомобилей в нашей пятерке, пожалуй, наиболее привлекателен внешне. "Форд-Фиеста" лишен нарочитой агрессивности более крупного "Фокуса" и в то же время обладает хорошо запоминающимся "лицом". На наш тест попала "Фиеста 1,6" в наиболее дорогой комплектации "Гиа": она стоила (на день теста) 21 515 долларов. При этом список дополнительного оборудования не был исчерпан. Кожаная обивка по-своему требовательна к сиденьям – недостаток трения необходимо компенсировать их формой. С этой задачей они справляются неплохо. А вот удобство задних пассажиров принесено в жертву. Низкая короткая подушка, почти вертикальная спинка, нет ручек на потолке – коллеге – коллеге, что решил прокатиться с нами по горной дороге автополигона, пришлось несладко. Достоинство задней "лавочки" – удобные подголовники. Рады отметить, что, в отличие от "Фокуса", капот "Фиесты" открывается без ключа. ПО ЛЬДУ И АСФАЛЬТУ Сравнение динамики и ходовых качеств этих автомобилей не вполне правомерно – различная мощность и объем двигателей непременно дают о себе знать. Но пока на дорогах полигона лежал снег, мы могли оценить в первую очередь управляемость машин на всех вариантах ледово-снежного покрытия. ВАЗ-1118 "КАЛИНА". Впечатляет не быстрыми реакциями, а тем, как подвеска приспособлена к российским дорогам – такие ямы конкурентам не по зубам. Кажется порой, что на "Калине" можно запросто "стегануть" по кроссовой трассе. Несмотря на явно "спортивные" углы установки колес, руль не отличается ни точностью, ни информативностью. Работа электроусилителя хорошо ощутима не только по усилию на баранке, но и по характерному шуму. Поведение на скользком покрытии понятное и прогнозируемое, хотя и без заводной искорки, которая порой заставляет вместо трех кругов проезжать десяток. Не идеален и новый механизм переключения передач – ходы рычага стали заметно короче, а четкость фиксаций пока оставляет желать лучшего. Электрическая блокировка включения заднего хода не подкачала, но долго ли проживет в соли соленид? Это вопрос не для короткого знакомства. "ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО". Его сильная сторона – NVH (Noise, Vibration, Harshness) – низкий уровень шума и вибраций, неплавность работы. На холостом ходу "Поло" практически не слышен, а если рядом другая машина – уловить работу двигателя можно, только глядя на тахометр. С ростом оборотов голос мотора, конечно, становится заметным. Удачно подобранные передаточные числа позволяют выжать из скромного двигателя все силы, а орудовать коротеньким рычажком коробки

– одно удовольствие. Добавим к этому комфортную и достаточно энергоемкую адаптированную подвеску – и мы готовы были назвать победителя. Но коварный лед расставил все на свои места. Отличаясь прекрасной курсовой устойчивостью, "Поло" вяло реагирует на руль, занос развивается внезапно, требуя быстрой и точной коррекции. А реактивного действия на руле почти нет – "ловить" машину приходится не на ощупь, а "по памяти". Странно – ведь неадаптированные "поло" управляются гораздо приятнее. Похоже, в погоне за энергоемкостью и дорожным просветом времени на полноценную доводку не хватило... "ОПЕЛЬ-КОРСА". Единственный из пятерки оказался на летней резине. Но, даже обутый не по сезону, "Опель" продемонстрировал внятное поведение на льду и отлично работающий электроусилитель. По крайней мере, чувствовать все, что происходит с ведущими колесами, ЭУР нисколько не мешает. Подопытный автомобиль с коробкой передач "Изитроник" лишней раз подтвердил – его "Мехамат" не для спортивных упражнений, а для размеренной городской езды. Компромисс очевиден – уже не простая "механика", но еще не полноценный "автомат". Просто автомобиль без педали сцепления. Со всеми плюсами и минусами – от малого расхода топлива до задержек при переключении. Кстати, обновленный мотор "ЭКОТЕК-Твинпорт" обещает весьма умеренный аппетит. Подвеска адаптированной "Корсы" напоминает: выдержать наши дороги она в состоянии. А вот обеспечить при этом достойный комфорт... "РЕНО-СИМВОЛ". На скользкой дороге ведет себя надежно, демонстрируя незлобивый нрав и легкость управления. Гидроусилитель руля нареканий не вызвал. А вот с подвеской стоило бы еще поработать – при хорошей энергоемкости плавность хода на мелких неровностях посредственная. Странно: ведь до рестайлинга тогда еще "Клио Символ" легко глотал такие дефекты покрытия. Видимо, стремясь достичь хорошей "асфальтовой" управляемости, применили более жесткие амортизаторы, и комфорт ушел. Возможности двигателя скромны, но "короткие" передачи позволяют с лихвой компенсировать недостаток тяги – знай только, жми на газ. "ФОРД-ФИЕСТА". Обладая самым мощным мотором, он легко разделяется с соперниками на прямой; коробка передач лишь самую малость по удобству уступает той, что на "Поло", но главное – как он едет! У "Фиесты" сзади нет сложной многорычажной подвески, как на "Фокусе", но от этого автомобиль не стал хуже. На голом льду равных ему не было – обутый в такие же Gislaved Nordfrost 3, как и остальные, "Форд" продемонстрировал отличное взаимопонимание с водителем. И усилитель руля (гидравлический) не стал между ними заикающимся переводчиком. С небольшими неровностями подвески "Фиесты" справлялись уверенно, а когда дошло до разбитого льда, их протесты стали слишком громкими и ощутимыми. Ничего не поделать – это единственный автомобиль на "европейской", неадаптированной подвеске и один из аутсайдеров по дорожному просвету – 140 мм. К тому же у "Фиесты" очень низкие пороги. ТЕХНИКА Конструкции автомобилей класса В стали на редкость единообразны. Двигатель с пятиступенчатой коробкой поперек, "Мак-Ферсон" спереди, упругая поперечная балка на продольных рычагах сзади. Очень близкие габариты, база, колея – как из инкубатора. Дверные проемы и компоновки салона, кажется, тоже накладываются друг на друга так, что зазоров не будет. Но эргономика – штука тонкая: разницы в 30 мм порой достаточно, чтобы превратить в аутайдера удачную во всем остальном машину. Седан или хэтчбек? Тут однозначности нет – в Европе предпочитают хэтчбеки, в России и Азии – седаны с вместительным багажником. ГЛАВНОЕ – ПРОДАТЬ! Сделать хороший автомобиль сегодня только полдела. Еще полдела – его продать. И тут желания покупателя должны совпасть с предложением продавца. Будем откровенны: даже совершенно несведущий в автомобилях человек вряд ли перепутает "Калину" с иномаркой, особенно если дать ему вдоволь покрутить баранку и пощелкать кнопками. Изменятся ли эти ощущения в будущем? Только если на конвейер ВАЗа будут поступать комплектующие с тех же заводов, что на "Фольксваген", "Форд" или "Опель". Интересно, сколько тогда будет стоить "Калина"? Немало вопросов и по комплектации – наш экземпляр был оснащен 1,6-литровым 16-клапанным мотором и электроусилителем руля – отнюдь не самыми дешевыми компонентами. Планируется, что все "калины" пойдут с моторами 1,6 л (8- и 16-клапанными). Но как тогда будет выглядеть потенциально более дорогая "десятка" с полуторалитровыми моторами? Пока вопросов больше, чем ответов. В столь плотной модельной гамме автомобили должны быть четко дистанционированы по уровням комплектации – "низшим" только базовые моторы и минимум дополнительного оборудования, "высшим" – все по первому разряду. В противном случае вместо увеличения продаж прогнозируем обратный эффект, называемый маркетологами "каннибализмом": новая модель "съедает" продажи близкой по классу машины, а вместо роста прибыли растут затраты. РАЗ, ДВА, ТРИ, "КАЛИНА"! Если видеть в

"Калине" смену модернизированным "самарам", то мы уверены – такая преимущество была бы воспринята если не с восторгом, то с одобрением. Современный автомобиль, пусть несколько меньших габаритов, но дешевле "десятки" и хотя бы с таким же уровнем качества стал бы весьма привлекательным предложением. Но ведь с появлением на конвейере "Калины" ни "самары", ни тем более "десятки" делать не перестанут! Значит, ей придется втиснуться в узкую нишу между ними. А как тогда оправдать затраты на освоение массового (220 тысяч в год) производства? Получается довольно противоречивая картина – при очевидных конструктивных достоинствах конкурировать с импортными аналогами "Калине" будет трудно даже на родном "поле". Этот автомобиль разработан для российских условий и едва ли вызовет интерес у искушенного европейского пользователя – там важнее оснащенность, надежность и сервис, а дорожный просвет и энергоемкость подвески – параметры даже не из второго ряда. Зато на родине "Калину" – разумеется, при должном качестве исполнения – может ждать заслуженный успех. Главное – оказаться в нужное время в нужном месте. Компактные петли и газовые упоры не выступают в проем багажника. Плюс 100 кубиков – 100 граммов для храбрости? "Просто мотор". Хорошо едет, но больше впечатляет бесшумным холостым ходом. Складная по частям спинка – за доплату. Спинки не только складываются, но и регулируются по наклону. ЭКОТЕК – один из наиболее совершенных моторов в классе. Скромному мотору помогает "спортивная" коробка передач. Самый большой багажник в классе. Спинка раздельная, подушка сплошная. Наполовину хорошо. 1,6 литра "Фиесты" – это не тот мотор, который ставят на "фокусы". Он бодрее... Задумано неплохо: "крутилки" современные, кнопки крупные, стиль в общем выдержан. Посмотрим, как будет на серийных машинах. Похоже, над дизайном приборов не сильно задумывались. В целом неплохо и на вид, и на ощупь. Три ремня, а где подголовники? В салоне "Фольксвагена" немецкий порядок. Все оформлено строго, выверено точно, выполнено качественно. Комбинация приборов – рациональность в чистом виде. Самое удобное сиденье. Но, увы, без подголовников в базовом варианте. Вверху – дисплей бортового компьютера и магнитолы. Спидометр – со "сжатой" второй половиной. Подголовники и ремни "на троих". В интерьере обновленного "Рено-Символ" применили контрастное решение. Приборы с белыми циферблатами выглядят на удивление скромно. Втроем? Здесь? Только если недалеко. Пожалуй, интерьер "Фиесты" самый стильный из всей пятерки. Что ж, цена обязывает. А приборы могли быть и побогаче. Уровень топлива и температура двигателя – на левом дисплее. На вид прекрасно, но сидеть ужасно неудобно. РЕЗЮМЕ ВАЗ-2118 + Нейтральная современная внешность, удобство посадки-высадки, просторный салон, энергоемкая подвеска, высокий дорожный просвет. – Неудобная посадка на заднее сиденье, неоптимальное взаиморасположение руля и сиденья. РЕЗЮМЕ VOLKSWAGEN POLO + Низкий уровень шума, комфортная подвеска, удобные сиденья, добротные сборка и отделка, четкое переключение передач. – Слабая обратная связь усилителя руля, неважная управляемость на скользкой дороге, синяя подсветка приборов. РЕЗЮМЕ OPEL CORSA + Хорошая экономичность, просторное заднее сиденье, дружелюбная внешность, богатые опции, образцовый электроусилитель. – Дискомфорт подвески на крупных неровностях, нет местной подсветки в салоне, задние фонари залепляет снегом. РЕЗЮМЕ RENAULT SYMBOL + Большой багажник, высокий дорожный просвет, хорошая оснащенность, умеренная цена. – Неудобная посадка, малоэффективное отопление, посредственная плавность хода. РЕЗЮМЕ FORD FIESTA + Отличная динамика и управляемость, комфорт на ровной дороге, элегантный интерьер. – Высокая цена, малый дорожный просвет, неудобное заднее сиденье с неразрезной подушкой, задние фонари залепляет снегом. ВАДИМ КРЮЧКОВ, зав. отделом испытаний ЗР, проделал на новенькой "Калине" 3290 км и готов поделиться впечатлениями. В пробег на предсерийной "Калине" – почему бы и нет? В одном регионе еще лежит снег, в другом – чисто и сухо, будто и не было зимы. Вот они – все типы дорожного покрытия, вот условия, где автомобиль должен проявить те качества, что не выловить при беглом осмотре. ПОНРАВИЛОСЬ Внешне – пропорциональная, ловко собранная из удачных элементов в единое целое. Скорее всего, понравится и мужчинам, и женщинам. Критиковать облик "Калины" будут, скорее всего, из духа противоречия. Интерьер под стать внешности – пожалуй, он самый "иномарочный" на отечественных автомобилях. Светом и климатом заведуют "крутяшки" в стиле "Опеля" или "Форда". Есть маршрутный компьютер с дисплеем в комбинации приборов и управлением на подрулевом переключателе. К интуитивно понятным органам управления привыкаешь моментально: расположены толково, доступ к тем, что на центральной консоли, – без отрыва от спинки сиденья. Очень удачный руль – приятный на ощупь, пухленький, да и спицы расположены так, что держаться за него

удобно лишь правильным хватом. Передачи включать легче, чем на "десятке" – заметно короче ходы рычага. Шарообразный набалдашник хорошо лежит в руке. Под ним – подпружиненное колечко блокировки заднего хода. Не придерешься – надежно и удобно. Салон просторный, посадка-высадка в целом неплохи. Заслуживают похвалы обзорность, объем и конфигурация багажника, свет фар, отопление и вентиляция с вытяжкой через клапаны в багажнике. На ходу подкупает своей непробиваемостью подвеска. Потрясающая энергоемкость! Пробовали ее и с полной загрузкой автомобиля, и на ледяных надолбах, и на асфальтовой гребенке под Саратовом – справлялась везде. Причем на ровной дороге "Калина" не костотряс – оказывается, большой дорожный просвет и мускулистые подвески могут ужиться с приемлемой плавностью хода. Но самое главное, неровности покрытия "Калина" проглатывает на удивление тихо – нет характерного для других переднеприводных моделей ВАЗа клацания ходовой. Хороши тормоза. Благодаря новому усилителю педаль стала заметно мягче, но не в ущерб информативности. А вот с управляемостью ситуация неоднозначная. Чувствуется, потенциал есть – на асфальте "Калина" радуется четкими реакциями. На скользких же покрытиях хотелось бы большей точности рулевого управления. Впрочем, был уговор – не критиковать то, что вскоре изменится. Рулевой механизм и электроусилитель еще в процессе доводки – обязательно протестируем серийный вариант. НЕ ПОНРАВИЛОСЬ Рекомендованное топливо – только АИ-95. Понятно, с высокооктановым бензином проще уложиться в нормы токсичности. Однако от отечественного автомобиля привычно ждешь бонуса в виде топлива подешевле. Похоже, эти времена прошли... Не порадовал и аппетит ВАЗ-1118: средний расход за пробег – 8,0 л/100 км. В похожих условиях одна из первых "десяток" с 16-клапанником укладывалась в 7,6 л. Разница вроде бы невелика, однако на отдельных участках, причем не в городе, а на трассе, "Калина" легко брала планку в 8,4 л/100 км. Усмирить прожорливость удавалось, только снизив скорость до 85–90 км/ч. Кстати, для ориентира: заводские данные обещают расход 7,8 л/100 км на скорости 120. В дальней дороге стало очевидно, что передние сиденья не слишком удобны. Первое впечатление от них хорошее – спустя полтора-два часа после езды нареканий нет. Но проходит три-четыре часа, и оценка меняется: коротковата подушка, пошире могла быть спинка, слишком далеко подголовник. Часов через десять-двенадцать приходит понимание: в салоне просторно еще и потому, что сэкономили на размерах сидений. Что ж, в машинах данного класса это почти неизбежно. Щетки стеклоочистителя разной длины. Если бы их делали идеально, беспокоиться не пришлось. Но обычно щетки у отечественных авто – отнюдь не эталон качества, а чтобы заменить их на именитые зарубежные, понадобится два комплекта разной размерности. Рослые люди обязательно обратят внимание: даже в верхнем положении рулевого колеса его обод перекрывает комбинацию приборов. Тем, кто носит обувь большого размера, трудно будет пропихнуть ступню в щель между подштамповкой кузова, на которую уложена подушка заднего сиденья, и центральной стойкой. Новый 16-клапанный двигатель объемом 1,6 л хорошо тянет на низких и средних оборотах, а вот свойственного 1,5-литровым подхвата "на верхах" уже нет – экологические нормы, похоже, усмирили взрывной характер вазовских шестнадцатиклапанников. И наконец, электроника. Заводская противоугонная система с кнопками в головке ключа в целом понравилась. Но упаси бог, покидая ненадолго автомобиль, оставить этот самый ключ в замке зажигания. Двери могут самопроизвольно запереться (наша "Калина" однажды выкинула такой фортель) – и тогда вам явится одно из достоинств ВАЗ-1118: вскрыть двери машины подручными средствами ой как нелегко. СРАВНЕНИЕ – В ЧЬЮ ПОЛЬЗУ? С точки зрения потребителя, "классовое" деление автомобилей – зачастую лишь условность. И хотя формально ВАЗ-1118 и ВАЗ-2110 принадлежат к разным классам, потенциальные покупатели упорно сравнивают их друг с другом. Чем отличается "Калина" от "десятки" – едва ли не самый распространенный вопрос. А действительно, чем? При сопоставимой снаряженной массе ВАЗ-1118 меньше ВАЗ-2110. За исключением трех размеров: "Калина" на 80 мм выше, у нее шире передняя и задняя колея, больше дорожный просвет (190 мм против 155). Сравнение салонов во многом в пользу новой модели. Меньший автомобиль оказался просторнее спереди, шире, здесь больше расстояние от подушек сидений до потолка. Однако и у "десятки" свои преимущества: свободнее ногам задних пассажиров, шире диапазон продольной регулировки передних сидений. По объему багажника преимущество ВАЗ-2110 невелико, к тому же у "Калины" меньше погрузочная высота и больше проем. Еще один штрих: запас топлива у ВАЗ-1118 составляет 50 л, а у ВАЗ-2110 – 43. На испытанной нами "Калине" установлен 16-клапанный двигатель ВАЗ-21124-50 объемом 1,6 л. От полуторалитрового ВАЗ-2112 он отличается увеличенным с 71 до 75,6 мм

ходом поршня, что позволило добавить сто кубиков рабочего объема. В числе новинок – пластмассовый впускной коллектор, бессливная топливная рампа, отдельные катушки для каждой свечи, приемная труба глушителя с каталитическим нейтрализатором (катаколлектор) и многое другое. В отличие от 16-клапанников объемом 1,5 л, двигатель "Калины" не пострадает при обрыве ремня ГРМ – здесь поршни с клапанами не "встречаются". А вот силенок у него поменьше: 65,5 кВт/89 л. с. против 66,7 кВт/91 л. с. Ничего не поделаешь: соответствие евронормам токсичности резвости мотору не добавляет. Зато увеличив рабочий объем, получили выигрыш крутящего момента в 3,5 Н.м. В основе прочей механической начинки – знакомые узлы и агрегаты переднеприводных моделей ВАЗа – "самар" и "десяток". Разумеется, они доработаны и усовершенствованы настолько, что это заслуживает отдельного материала, который появится в одном из ближайших номеров ЗР. Напоследок о цене. Конкретные цифры по "Калине" называть пока рано, но ориентир уже есть. Заводчане обещают, что ВАЗ-1118 будет дороже "самар", но дешевле "десяток", а значит, и тут сравнение в пользу "Калины"