

ОТПРАВЛЯЕТСЯ С ПЕРВОЙ ПЛАТФОРМЫ

Новая «Калина» – рестайлинг или новое поколение? За несколько месяцев до появления новой «Лады-Калина» у нас в руках оказалась эксклюзивная информация о ее разработке, конструкции и производстве. Максим Сачков даже прокатился на образце из пилотной серии. Фото Александра Батыру.

Свежая внешность и интерьер, иные силовые агрегаты, больше оборудования и опций, повышающих комфорт и безопасность, – безусловно, черты, присущие новой модели. А если все это построено на платформе предшественницы? Такой подход абсолютно оправдан, пока прежняя «тележка» не успела морально устареть. Тем более что максимальная унификация двух поколений – хороший способ удержать цены на прежнем уровне, что особенно важно для бюджетных моделей. Тему «Новая или обновленная?» оставим людям, не нашедшим лучшего повода для спора. Вам предлагаем массу интересной информации, которая позволит самостоятельно сделать вывод.

ЗАЧЕМ МОДЕРНИЗИРОВАЛИ?

Перед разработчиками как раз и стояла такая задача – максимально осовременить «Калину», при этом оставить ее в ценовом диапазоне между «Грантой» и «Приорой». Более того, все применяемые решения должны быть многократно выверены. Ведь от новой модели ждут не только лучших характеристик, но и устранения недочетов, которыми известна предшественница. И «Калины» это касалось в первую очередь.

Поэтому в большинстве случаев использовали так называемый японский подход: не вкладывать деньги в новую разработку, а попытаться улучшить проверенную конструкцию.



⌚ В начале весны производство «Калины» прервали, чтобы перенастроить оборудование для новой модели. А в апреле должны выпустить уже 1500 серийных «калинов» второго поколения. О ценах известно лишь одно: они будут сопоставимы с нынешними. Правда, первыми на рынок поступят дорогие люксовые комплектации, чтобы продемонстрировать модель во всей красе.



Чтобы получить максимальную отдачу, привлекали партнеров с опытом, как делают во всем мире. Один из примеров – улучшение вентиляции и отопления. За основу взяли прежнюю схему распределения потоков воздуха в панели приборов и оптимизировали, подбирая нужное сечение и форму каналов. Что интересно, сначала спроектировали систему воздуховодов, а потом дизайнерам дали задание построить вокруг нее панель приборов. Система стала не только эффективнее, но и тише. Кстати, «Калину» часто критиковали за шумную печку. Приглушить ее голос удалось, в частности, благодаря новому импортному вентилятору.

Экономить при модернизации помогли и платформенные решения. Например, упомянутую выше новую систему воздуховодов проектировали изначально для «Гранты», но с оглядкой на «Калину» (иные у нее лишь центральные дефлекторы) и другие модели, которые в перспективе поедут на этой «тележке». Тем самым затраты на разработку распределяются на больший объем автомобилей, а это напрямую влияет на цены. Из подобных доработок платформы – подбор оптимальной жесткости переходного сальфона, установленного в системе выпуска, чтобы снизить шум.

Один из самых весомых недостатков прежней «Калины» – низкое качество комплектующих, из-за чего машина была частым гостем ремонтных мастерских. От многих недобросовестных поставщиков пришлось отказаться, их сменили новые предприятия – созданные совместно с именитыми иностранными производителями. Так, несколько отечественных заводов, поставлявших стеклоподъемники, уступили место немецкой фирме «Брозе», «Бош» снабжает конвейер генераторами, а комплектующими системы охлаждения – фирма «Вистеон».

АВТОВАЗ сейчас использует новую методику альянса «Рено-Ниссан», оценивающую уровень поставщика – насколько добротную продукцию он может выпускать. Например, буква А указывает, что смежник с запасом перекрывает требования заказчика, а D – наоборот, что предприятию нужно внедрять новые технологии и материалы, повышающие качество продукции. Два года назад, когда выбрали поставщиков для «Гранты», помещенных литерой D было 80%, а сейчас их не более 10%.

Кроме того, запчасти класса А начинают поступать и в торговую сеть, постепенно вытесняя контрафакт и низкосортную продукцию.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

При смене поколений «Калина» полностью обновила палитру моторов и коробок. Недорогим комплектациям достанется 1,6-литровый 87-сильный двигатель ВАЗ-21116 с облегченной шатунно-поршневой группой, сменивший прежний восьмиклапанный агрегат с «тяжелыми» поршнями (ЗР, 2012, № 4).

Чтобы развести двигатели по мощности, мотору такого же объема, но с шестнадцатиклапанной головкой сделали регулируемый выпуск, добавив не только сил (до 106 л.с.), но и тяги на низких оборотах. Мне удалось проехать несколько кругов по полигону на «Калине» с новым ВАЗ-21127: в разгонной динамике я не почувствовал серьезных изменений, а вот эластичность стала лучше, – в общем, и верх остался, и низ появился. Мотор подхватывает уже с 1600–1700 оборотов и позволяет реже переключаться – на трассе комфортно, в городе удобно. Единственный недостаток – владелец вынужден ежегодно платить больший налог, ведь мощность перевалила за сотню сил. Впрочем, эти моторы предназначены для люксовых комплектаций, а их покупатели могут чутко переplatить.

Оба агрегата идут в паре с новой пятиступенчатой механикой с тросовым приводом (ЗР, 2013, № 1). Кстати, в духе



⬆️ Основа щитка приборов – от «Гранты», но оформление, оцифровка, стрелки оригинальные. Такой он в люксовой комплектации, а в более доступных отделка попроще и набор функций маршрутного компьютера более скромный.

⬇️ На «Люксе» – новая климатическая система с режимом «авто». Водитель задает температуру, а электроника, опираясь на показания датчиков температуры и освещенности, сама распределяет потоки воздуха, управляет скоростью вентилятора и воздушными заслонками. Рециркуляцию включают не ползунком, а кнопкой, ее заслонки тоже получили электропривод.



⬇️ «Калина» обзавелась мультимедийным комплексом с возможностью подключать новомодные гаджеты через USB и «блютуз», а разговаривать по телефону через «хэндс фри». В «Люксе» ее можно дополнить навигацией.

⬆️ Варианты салона «Калины» в трех комплектациях: «Стандарт», «Норма», «Люкс». Важно, что интерьеры различаются не только набором оборудования, но и отделкой.

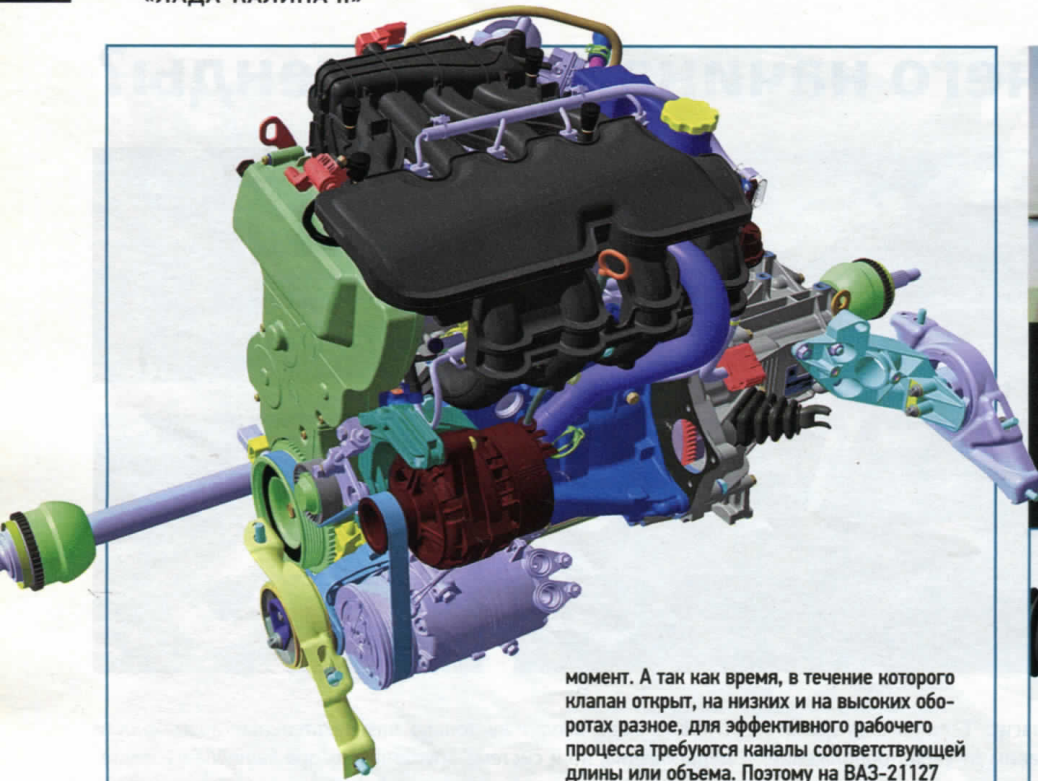
современных тенденций водителю теперь помогает вовремя менять передачи электронный подсказчик. На мой взгляд, он чуть затягивает с моментом переключения, – при спокойной езде я перехожу на высшую передачу чуть раньше. С четырехступенчатым автоматом «Джатко» пока подружили лишь прежний шестнадцатиклапанный объемом 1,6 л без регулируемого впуска,

мощностью 98 «лошадей». «Калины» со 106-сильным мотором получают его не раньше следующего года.

ПОДВЕСКИ

По передней подвеске новая «Калина» унифицирована с «Грантой». От прежнего поколения конструкция отличается увеличенным до 2°45' кастером, более толстым стабилизатором (диаметр





⬆ Двигатель VAZ-21127 оснащен регулируемым впускном. Движение воздуха в коллекторе напоминает морской прилив и отлив – часть его выбрасывается из цилиндра за клапан при такте сжатия, потом возвращается. Пульсирующая во впускном трубопроводе воздушная волна как раз и может сымитировать наддув, временно повысив давление перед впускным клапаном. Важно, чтобы она вернулась к клапану в нужный

момент. А так как время, в течение которого клапан открыт, на низких и на высоких оборотах разное, для эффективного рабочего процесса требуются каналы соответствующей длины или объема. Поэтому на VAZ-21127 установлена оригинальная система впуска с резонансной камерой и системой заслонок. Именно она увеличивает объем впускного канала на низких оборотах и способствует лучшему наполнению цилиндра. Таким образом удалось получить до 10 Н·м прибавки крутящего момента в диапазоне 1000–3500 об/мин. На более высоких оборотах заслонки прикрывают доступ воздуха в резонансную камеру, тем самым уменьшая объем впускного канала.

22 мм вместо 20 мм), измененными характеристиками пружин и амортизаторов. Заднюю немного поджали, чтобы снизить крены и сделать автомобиль устойчивее в поворотах. Для этого диаметр стабилизатора увеличили с 14 до 17 мм.

Кроме того, к концу лета для «Калины» подготовят новый вариант подвески, над которой работают вместе с «Рено». Задача – сделать автомобиль более цельным в управлении и при этом улучшить плавность хода. Примерно на 2 кг/с² подняли жесткость передней и задней пружин, оптимизировали демфирующие характеристики амортизаторов. Сзади удлиннили буфер хода для придания подвеске прогрессивного действия при сжатии. Иными словами, шасси сохранит комфортность при небольших вертикальных перемещениях и станет более жестким и энергоемким в конце хода. Вдобавок модернизировали сайлент-блок упругой балки. Сейчас у него одинаковая жесткость во всех плоскостях. Деталь, идущая на смену, будет менее податливой в вертикальном направлении для

лучшей устойчивости и управляемости, а в продольном – более мягкой, чтобы эффективнее сглаживать неровности, гасить шум и вибрации, приходящие на кузов.

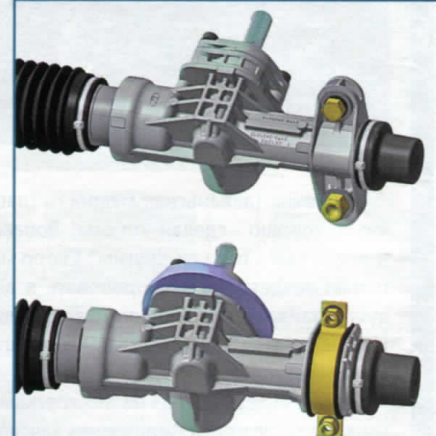
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

С начала выпуска все «калины» оснащают «короткой» рулевой рейкой (3,1 оборота руля от упора до упора) и электроусилителем. Последний поставляют в основном корейская фирма «Мондо». Усилителю поменяли настройки, это сделало управление более чувствительным при малых углах поворота руля. Точности добавил и новый рулевой механизм с измененным креплением к кузову. Его правая опора по-прежнему крепится через резиновый сайлент-блок к щите передка, а левая прикручена через две проушины. В результате жесткость всей рулевой системы увеличилась на 25–30%.

Вот что я почувствовал, попробовав новое рулевое: ушла фирменная задумчивость «Калины», она быстрее и четче реагирует на команды водителя. Потому охотнее объезжаешь мелкие неровности



⬆ Свершилось! Чтобы открыть пятую дверь, достаточно повернуть ключ в замке. Еще один сюрприз для покупателей «Нормы» и «Люкса» – электропривод. Его кнопка расположена рядом на панели приборов и продублирована на брелоке ключа.



⬆ Модернизированный рулевой механизм (вверху) отличается от прежнего левым кронштейном крепления к кузову.

на дороге, нет неприятных рысканий на высоких скоростях. При этом увеличение жесткости не сказалось на комфорте – на руль не передаются вибрации и толчки от неровностей.

ТОРМОЗА

Все выпускаемые «калины» (начиная с комплектации «Норма») будут оснащать антиблокировочной системой и ассистентом экстренного торможения. Для новой модели фирма «Бош» поставит самую свежую систему девятого поколения. Ее можно дополнить программой стабилизации ESC – она присутствует в списке опций люксовых версий.

Чтобы повысить тормозные качества, изменили материал накладок на передних колодках. Поставлять детали на конвейер будет известная во всем мире фирма «Феродо», а в перспективе, возможно, присоединится и российское предприятие «ТИИР». Вместе с «Рено» занимаются подбором характеристик вакуумного усилителя (появится примерно к концу лета), чтобы снизить усилие на педали

и сделать ее более информативной. Эти два изменения позволят «Калине» подняться по эффективности тормозов и удобству пользования ими на одну ступень с «Логаном» – одним из наиболее сбалансированных автомобилей в сегменте бюджетных моделей.

ШУМ И ВИБРАЦИИ

Несмотря на улучшения, «Калина» проигрывала многим конкурентам в акустическом комфорте. Поэтому борьбе с внутренним шумом уделили особое внимание. Чтобы приглушить звук двигателя, увеличили площадь шумоизоляции на щитке передка и применили материал с лучшими демпфирующими свойствами. Переработали и ковер пола, закрывающий нижнюю часть кузова от щитка передка до задних сидений.

Чтобы проникающий извне звук не резонировал в полостях кузова, все технологические отверстия,

предназначенные для обработки антикором, закрыли битумными заглушками: в порогах, кронштейнах сидений, поперечине панели задка. Вставки из вспененного полиуретана или пенопласта разместили и в скрытых полостях средних и задних стоек, а также рядом с петлями капота – там зона, акустически прозрачная для проникновения шума в рамку ветрового стекла.

Увы, полноценного теста новой «Калины» не получилось: время и возможности автора были ограничены. Заснеженное скоростное кольцо полигона не позволяет оценить автомобиль в полной мере. Да и серийные образцы будут отличаться от того «пилота», на котором я ездил. Однако первое знакомство состоялось, и предсерийная «Калина» оставила в целом положительное впечатление. Но не буду спешить с оценками – приберегу до тест-драйва на дорогах общего пользования. **ЭР**



➤ Новую «Калину» будут выпускать в двух вариантах. Хэтчбек (заводской индекс 2192) позиционируют как молодежный автомобиль. Более вместительный универсал (2194) – для семей, предпочитающих активный отдых и путешествия.

➤ «Калина» прибавила в активной и пассивной безопасности. Передок стал мягче к пешеходам, в фарах засветились ходовые огни, а подушка безопасности водителя включена даже в самую дешевую комплектацию. Причем большего объема, чем на «Гранте». Люксовые версии планируют оснащать еще и боковыми эйрбегами. Жаль, в дешевой комплектации не будет подголовников на задних сиденьях.



Олег ГРУНЕНКОВ,
директор проекта семейства автомобилей
«Лада-Гранта» и «Лада-Калина»

Модернизация «Калины» заключалась в том, чтобы дать продукт более современный, лучшего качества, сохранить достоинства предшественницы – высокую посадку, хорошую обзорность, компактность и вместимость – и при этом сделать автомобиль тише, быстрее и экономичнее. Важно было не только удержать нынешнего покупателя, который планирует потратить не более 500 тыс. руб. на покупку нового автомобиля, но и привлечь новых, в первую очередь начинающих водителей и молодежь. У «Калины» неплохие шансы, ведь оборудованием она не уступает конкурентам: есть усилитель руля, кондиционер, автомат, подушки безопасности, антиблокировочная система, навигация. И все это за меньшие деньги, чем у иностранных моделей.