

КИСЛО-СЛАДКАЯ

Несмотря на обилие сборочных заводов в России, автомобили привычно делят на наши и иномарки. С теми и этими сравнил новую «Калину» Кирилл Милешкин. Фото автора.

Машина первого поколения была для АВТОВАЗа знаковой, но, увы, сырой. Доводка преемницы шла в куда более комфортных условиях при поддержке зарубежных партнеров. Поэтому почти все технические доработки и новшества (ЗР, 2013, № 4) выглядят вполне логичными и реализованы добротно.

⚡ Без подсказки не заметишь, что капот и крылья – от «Гранты». Площадь передней решетки выросла в полтора раза. За ее крупными сотами ничем не защищенные радиатор и вентилятор охлаждения.

УЖЕ НЕ «ЖИГУЛИ»...

Невыразительные округлости прежнего кузова никак не заслуживали эпитета «привлекательные». Черты нынешнего пусть не агрессивные, но запоминающиеся. Серьезный козырь перед близкими по цене конкурентами, большинство из которых наделены куда более простой внешностью. Да и скептики

уже не язвят, а ищут схожие мотивы из других марок, что, согласитесь, тоже прогресс.

Интерьер выглядит вполне современным, появились различия в оформлении богатой и дешевой комплектаций, удлинился список дополнительного оборудования. И, что не менее важно для отечественных моделей, в салоне стало меньше тайников, где могут поселиться «сверчки». Главным образом благодаря сокращению количества деталей. Среди прочего изменили боковые опоры задней полки, избавившись от неприятного дребезжания, знакомого владельцам старых «калинов».

Навели порядок в силовых агрегатах, привязав их к комплектациям. «Стандарту» и «Норме» положен бюджетный 8-клапанный мотор мощностью 87 сил с облегченной шатунно-поршневой группой. В «Люксе» 98-сильный двигатель сочетается с автоматом, а новый 106-сильный – с модернизированной механической коробкой. Первая пара знакома еще по тесту «Гранты» (ЗР, 2012, № 9). Под капотом «Калины» она не потеряла грамотно подобранных настроек. Более того, избавилась от неприятных вибраций





1. Кнопку электрозамка багажника разместили под блоком управления светом. На тестовых машинах отверстие под нее изобиловало заусенцами. Ручная работа?
2. Облицовку порогов по-прежнему крепят ржавыми винтами. Неужели клипсы сильно дороже?
3. Тачскрин порадовал хорошим откликом и приятной графикой. С телефоном и флешкой «Калина» подружилась без проблем. CD-проигрыватель не предусмотрен.
4. В режиме «авто» климатическая установка опирается на сигналы двух датчиков температуры в салоне и солнечного сенсора под ветровым стеклом.
5. Динамики аудиосистемы переехали с полки в обивки задних дверей.

ЧЕГО НЕ БЫЛО У «КАЛИНЫ 1»

ABS 9.0 с ассистентом экстренного торможения, система стабилизации.

Боковые подушки безопасности, водительская – в базе.

Автоматическая 4-ступенчатая коробка передач.

Навигационная система, дисплей с тачскрином.

Мультимедийная система с USB-входом, «блютусом» и «хэндс фри».

на холостых оборотах при селекторе в положении D. Правда, за удобство расплатиться не только при покупке, но и на заправке: даже на трассе отсутствие третьей педали выльется в лишней литр бензина на сотню.

Но еще больше интересовал меня тандем самого мощного двигателя и коробки с тросовым приводом. Как-никак, первая массовая «Лада», перешагнувшая за 100 сил! И хотя для светофорных гонок она по-прежнему не годится, зато уверенно тянет с полутора тысяч оборотов, что для такой машины куда важнее. Новую коробку я тоже опробовал впервые, и это однозначно лучшее нововведение. Ходы рычага стали короче, механизм радует избирательностью и четкостью. Так что игры «найди все передачи», длившиеся почти два десятка лет, на этом закончились.

...ЕЩЕ НЕ «ЛОГАН»

Несмотря на серьезную модернизацию, рулевой механизм по-прежнему вызывает нарекания. Измененное крепление рейки сделало управление точнее, доработанная подвеска уменьшила крены, а машина все равно кажется не слишком дружелюбной. При активной рулежке неожиданно вырастает усилие

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	«Лада-Калина»	
	хэтчбек, 1,6 л, МКП	универсал, 1,6 л, АКП
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3893/1700/1500/2476	4084/1700/1539/2476
колея спереди/сзади	1431/1414	
Объем багажника, л	260	361
Снаряженная/полная масса, кг	1040/1515	1075/1550
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	14,0
Максимальная скорость, км/ч	179	175
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: смешан. цикл, л/100 км	7,0	8,0
ДВИГАТЕЛЬ		
бензиновый		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см ³	1596	
Степень сжатия	11	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	78/106 5800	72/98 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 4000	145 4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электросилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ барабанные	
Размер шин	185/60R14	

Прогресс «Калины» очевиден: через пропасть отставания в Тольятти активно строят устойчивый мостик.

на баранке. При небольших углах поворота в околонулевой зоне чувствуется не обратная связь, а банально возросшее сопротивление.

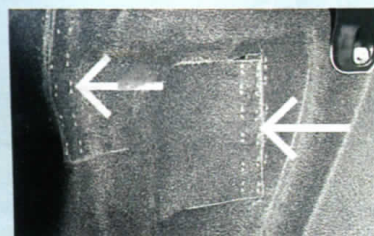
Сиденья новинка унаследовала прежние, с незначительными доработками: те же мягкость и слабая боковая поддержка. Первый недостаток, судя по опыту поездок на многих автомобилях (в частности, французских), серьезного дискомфорта не доставляет, второй – куда неприятнее, особенно для переднего пассажира, который лишен дополнительной опоры в виде руля, а потому больше скользит из стороны в сторону. Нет пока и регулировки по высоте – ее обещают внедрить позже.

О качестве машины судить в полной мере пока рано. А вот для первого впечатления достаточно и нескольких часов. Здесь еще проявляется дурная наследственность. Внутренняя отделка не производит впечатления монолитной: то одна деталь, то другая пытаются что-то сказать пассажирам на очередной кочке. Индикатор загорается только при открывании водительской двери, из-под панели приборов отзываются

громкими щелчками реле, все так же неохотно складывается спинка заднего сиденья, функцией тройного мигания поворотника пользоваться неудобно из-за непонятного усилия на рычаге – то недожмешь, то включишь постоянный режим.

За новую «Калину»-хэтчбек в максимальной комплектации, причем с автоматом, просят 445 тысяч рублей. Доплата за кузов-универсал – скромные 7 тысяч. Ставка АВТОВАЗа на богатое оснащение оказалась верной: у конкурентов аналогичные наборы стоят не меньше полумиллиона. Но выигрыш выпадет только в одном случае: если производитель поставит крупную сумму на сектор «качество».

ЭР



О КАЧЕСТВЕ

В боковинах обшивки багажника сделаны окна для доступа к проводке и фонарям. Фиксируют их ленты-липучки, приклепанные к ткани неровными полосами блестящих скоб. Полное ощущение, что сделано это вне конвейера бытовым степлером! Надеюсь, на серийных машинах мы этого не увидим.

Ближайшие конкуренты «Лады-Калины» на российском рынке

Марка	Объем двигателя, л (мощность, л.с.)	Тип трансмиссии	Комплектация	Цена*, руб.
«Лада-Калина»	1,6 (98)	A4	«Люкс»	445 000
«Ниссан-Алмера»	1,6 (102)	A4	Comfort	504 000
«Рено-Сандеро»	1,6 (103)	A4	Prestige	510 000
«Хёндэ-Солярис»	1,4 (107)	A4	Active	527 000
«Шевроле-Кобальт»	1,5 (105)	A6	LTZ	530 000
«Пежо-301»	1,6 (115)	A4	Active	595 900

*На момент подготовки материала.



Дизайнеры заметно облагородили корму универсала (новая модель – справа), силуэт стал пропорциональнее и визуально вытянулся в длину. Релинги на крыше теперь ставят на все версии универсала.