

▼ Из первых уст

# НОВАЯ LADA KALINA: БОЛЬШЕ ОПЦИЙ, ВЫШЕ БЕЗОПАСНОСТЬ

В каких комплектациях сегодня производится **НОВАЯ LADA Kalina**? Каких новшеств в конструкции автомобиля следует ожидать в обозримой перспективе? Получит ли популярная модель полный привод и увеличенный клиренс? Как работают в автомобиле антиблокировочная система (ABS) и система курсовой устойчивости (ESC), придётся ли зимой прогревать машину, чтобы не вывести из строя автоматическую трансмиссию? Ответы на эти и другие вопросы прозвучали в эфире радиостанции LADA FM, где в рамках программы «Автостоянка» ведущие устроили тест-драйв **НОВОЙ LADA Kalina**.

**Юрий Ефимов** отправился в поездку по городу с тем, чтобы проверить, как система курсовой устойчивости действует при заносе. Мокрая трасса при температуре около нулевой отметки сулила массу впечатлений. А летняя резина должна была обострить ощущения журналиста-испытателя.

В студии радиостанции в это время на вопросы **Валерия Скорика** и радиослушателей отвечал директор проекта LADA Granta/LADA Kalina **Олег Груненок**.



Автомобиль для тест-драйва: **НОВАЯ LADA Kalina** в кузове «хэтчбек». 126-й двигатель, автоматическая коробка передач, антиблокировочная система ABS, система курсовой устойчивости ESC.

Читайте на стр. 4



# НОВАЯ LADA KALINA: БОЛЬШЕ ОПЦИЙ, ВЫШЕ БЕЗОПАСНОСТЬ

Начало на 1-й стр.

– Олег Евгеньевич, у нас сегодня на тест-драйве тот самый автомобиль в максимальной комплектации – «полный фарш»?

– Тот самый. Мы уже с сентября производим НОВУЮ LADA Kalina в максимальной

комплектации, куда входят и система ESC, и обогреваемое лобовое стекло, и парктроник, и датчики дождя и света.

– Что изменилось с начала производства НОВОЙ LADA Kalina? Как восприняли автомобиль потребители?

– Хочу напомнить, что мы стартовали по продажам этой модели с кузова «хэтчбек» и в «люксовых» комплектациях. Представили потребителям два варианта силовых агрегатов: 126-й двигатель мощностью 98 л.с. и новый, 127-й двигатель мощностью 106 л.с. За прошедшее с начала продаж время вывели на рынок все базовые комплектации и запустили в производство автомобиль в кузове «универсал».

На сегодняшний день мы имеем все основные варианты исполнения – «стандарт», «норма», «люкс». Более того, в «норме» мы предлагаем потребителям три варианта: с механической трансмиссией, с одной и двумя подушками безопасности и дополнительными опциями и с коробкой-автоматом. В «люксовых» комплектациях мы предлагаем четыре варианта оснащения. Обычный «люкс» – со 127-м двигателем и со 126-м двигателем с АКП. Есть «суперлюкс», так называемый «полный фарш», – с двумя вариантами силовых агрегатов, механической или автоматической трансмиссией.

– А можно уже сегодня купить НОВУЮ LADA Kalina со 127-м двигателем и автоматической коробкой передач?

– Нет, на сегодняшний день АКП используется только в паре со 126-м двигателем.

– А что в себя включает самая минимальная по цене комплектация?

– Мы долго обсуждали, что она должна в себя включать. Предлагались даже варианты, не предусматривающие вообще никаких опций. Но решили отказаться от подобной концепции. И поэтому НОВАЯ LADA Kalina в минимальной комплектации сильно отличается от модели предыдущего поколения. В частности, сейчас все автомобили оснащены усилителем руля и подушкой безопасности водителя. Отказались мы от 13-дюймовых колёс – в пользу 14-дюймовых. Предлагается машина с лёгкой шатунно-поршневой группой, двигателем мощностью 98 лошадиных сил – от 82-сильного мотора мы тоже отказались. Коробка передач – только с тросовым приводом. Правда, на «Гранте» ещё осталась комплектация с рычажным приводом, на НОВОЙ LADA Kalina – нет. И теперь цена автомобиля в минимальной комплектации стартует с 324 тысяч рублей.

– Расскажите тогда и о максимальной комплектации.

– Максимальная комплектация очень насыщена. Я бы даже сказал, что в таком классе редко встречаются автомобили с такой же богатой комплектацией. Две подушки безопасности, антиблокировочная система... Кстати, ABS мы устанавливаем уже в «норму» – для повышения безопасности. А «люкс», как я уже говорил, оснащается системой ESC, обогревателем лобового стекла по всей площади, парктроником, датчиками дождя и света. Многие из этих опций присущи автомобилям классом выше. И мне приятно, что потребители положительно отзываются о НОВОЙ LADA Kalina. 62% отмечают современный внешний вид, а оставшиеся 38% высоко оценивают уровень оснащённости модели различными опциями даже в базовых комплектациях.

– Важно, что каждый может подобрать для себя удобный набор опций...

– Одна из наших задач – удовлетворить широкий спектр пожеланий наших покупателей. Каждый потребитель по-разному смотрит на автомобиль. Кто-то ставит во главу угла комфорт, кто-то – практичность. НОВАЯ LADA Kalina в этом плане уникальна, поскольку позволяет выбрать комплектацию, отвечающую самым разнообразным вкусам. Сейчас очень большим спросом пользуются универсалы – это одна из самых продаваемых у нас в России моделей в кузове «универсал». На универсалы НОВАЯ LADA Kalina очень хороший спрос во всех вариантах исполнения – «стандарт», «норма», «люкс». Примерно 20% потребителей выбирают «стандарт», 60% – «норму», 20% – «люкс». Это совпадает с нашими ожиданиями.

– А с какими замечаниями чаще всего приходится сталкиваться?

– Как я говорил, мы применили на этой модели ряд новинок. Например, рулевая рейка крепится жёстко, что позволяет на 25% улучшить характеристики управляемости автомобиля. Также мы оптимизировали углы развала задних колёс – автомобиль стал более устойчивым. Тем не менее это недостаточно удовлетворяет потребителей, особенно тех, кто выбрал «люксовые» комплектации. Просят улучшить подвеску и шумоизоляцию. Поэтому в первом квартале 2014 года у нас намечено производство комплектации с улучшенной подвеской и улучшенной шумоизоляцией, где мы сможем удовлетворить пожелания наших потребителей. Это очень важно. Хотели бы наши покупатели, чтобы в комплектацию «норма» входил радиоприёмник. Мы работаем над этим. И планируем, что в первой половине 2014 года начнём выпуск соответствующих автомобилей.

– Но при этом ведь надо удержаться в конкретной ценовой нише, не так ли?

– Абсолютно верно! Главное здесь – не перегнуть палку. Мы можем оборудовать наши машины различными гаджетами, но

не должны при этом терять своего основного конкурентного преимущества – соотношения цены и качества. При анализе отзывов – особенно когда дело касается социальных сетей – надо учитывать одну особенность: люди, которых всё устраивает, обычно достаточно пассивны. Недовольный потребитель поделится своей проблемой с десятком друзей и знакомых, а удовлетворённый своей радостью – от силы с двумя... Поэтому любые изменения в комплектациях должны быть обоснованы экономически, а не эмоционально.



– Проверить, как работает система курсовой устойчивости, я планирую на «кольце», где улица Свердлова пересекается с Московским проспектом, – подключается к разговору находящийся на телефонной связи Юрий Ефимов. – Пока, однако, хотелось бы спросить нашего гостя о другом. Насколько я знаю, определённые нарекания к автомобилю касаются вибрации на КП. Но на представленном для тест-драйва автомобиле никакой вибрации я не ощущаю. Олег Евгеньевич, всё-таки существует такая проблема?

– Это субъективный вопрос. Очень внимательные потребители замечают это при определённых режимах. Например, в АКП реализован принцип ползущего режима. Что это такое? Когда вы переведёте селектор в положение «драйв» и отпустите тормоз, автомобиль будет очень медленно передвигаться со скоростью 4–5 километров в час. Для того чтобы остановиться, надо будет нажать на тормоз. И в этот момент возникает напряжение в трансмиссии. Вот в этом режиме и может возникнуть незначительная вибрация, которую отмечают наши внимательные потребители. Но коробка-автомат устроена так, что при длительных стоянках вы сможете, не нажимая на боковую кнопку селектора, простым движением привести селектор в положение «нейтраль», после чего эти напряжения будут сняты. Дальше, не нажимая тормоза, вы можете опять перевести селектор в положение «драйв», и автомобиль плавно начнёт движение. Это очень удобная функция, которую я сам использую, поскольку езжу на машине с АКП.

Вообще вибрация в КП проявлялась в автомобилях с рычажной трансмиссией. После перехода на тросовый привод КП значительную часть проблем удалось решить.



С чем связана задержка при включении «поворотника»? Это немного раздражает. А в целом я доволен автомобилем.

Игорь

– Мы реализовали интересную функцию при включении «поворотника». Кстати, по просьбам наших потребителей. Сейчас можно включить его буквально на секунду – автоматически трижды сработает указатель поворота.



Будет ли доступен обогрев лобового стекла в качестве опции в варианте исполнения «норма»? Почему отказались от линзовой головной оптики? И хотелось бы узнать о перспективах полноприводной версии с увеличенным клиренсом.

– Обогрев лобового стекла будет доступен пока только в «люксовых» комплектациях. Линзовая оптика в полтора раза дороже. Поэтому мы предпочли провести ряд тестов и улучшить показатели существующей оптики.

Что касается третьего вопроса... В своё время мы работали над автомобилем с повышенным клиренсом. А вот работу над полноприводной версией модели мы не ведём. Мы работали над псевдокроссовером, собирали даже прототипы на базе «Калины» первого поколения. На новом кузове над этим мы не работали – продолжаем изучать спрос.

– Как выглядят производственные планы на предстоящие месяцы в связи с модернизацией линии под производство модели Datsun?

– Ответ на вопрос надо разделить на несколько частей. Сейчас мы вышли на объёмы производства LADA Kalina порядка 8–9 тысяч автомобилей в месяц. В следующем году планируем выпустить не менее 80 тысяч автомобилей НОВАЯ LADA Kalina в двух кузовах – «хэтчбек» и «универсал». А в декабре запланирована модернизация линии для производства автомобиля Datsun. Напомню, что нашими партнёрами была выбрана платформа LADA Kalina для производства на ней модели Альянса. Приятно, что Nissan увидел огромный потенциал в этой платформе. И мы сейчас очень активно работаем над внедрением стандартов Nissan. И очень важно, что в конечном счёте это положительно скажется на качестве и потребительских свойствах моделей «Калина» и «Гранта»...

В этот момент в студию радиостанции возвращается Юрий Ефимов.

– К сожалению, в условиях нашей экспресс-поездки по городским улицам отправить автомобиль в занос без риска создать аварийную ситуацию не получилось, – признался журналист-испытатель. – Заноса в поворотах при напряжённом трафике не хватало, чтобы проверить, как действует система курсовой устойчивости. Хотя и трасса была достаточно мокрой, температура – чуть выше нуля, а мы ехали на летней резине...

– На самом деле ESC откалибрована таким образом, что при небольших заносах не мешает водителю, не напрягает его. Она включается в работу только при достаточно активном заносе. Мы провели много тестов в Германии при участии наших немецких партнёров. Система показала себя отлично.

Юрий Ефимов: А кто не доверяет автоматике, может отключить ESC. Я обратил внимание, что есть такая кнопка.



– Я бы хотел задать сразу три маленьких вопроса. Я не совсем понял, как можно улучшить управляемость на 25%? Если есть кнопка отключения ESC, то, может быть, надо отключать и ABS? Мой опыт управления подсказывает, что с антиблокировочной системой тормозной путь увеличивается на 20–25%. И последнее. У меня несколько дней назад машине исполнилось три года, а на задней двери в нескольких местах появилась ржавчина. Вы понимаете, что «Калину» покупают люди, которые не могут себе позволить менять машину каждые три года?

– Что касается процентов – существуют специальные тесты, которые измеряют реакцию руля, повороты градусов руля, изменение эластокинетики. То есть это вполне объективные цифры. Улучшение управляемости подтверждено и субъективными оценками в ходе официальных и неофициальных тест-драйвов – на видеосервисе YouTube в Интернете достаточно много видеороликов такого рода.

По поводу работы ABS. Действительно, вопрос очень правильный. Антиблокировочная система не так эффективно работает на щебне и на гребёнке. И адекватность работы ABS зависит от качества настроек. Инженеры специально потрудились над тем, чтобы система ABS-9 адекватно срабатывала на наших дорогах. Но, конечно, вы можете купить автомобиль без антиблокировочной системы в варианте исполнения «стандарт».

Что касается коррозионной стойкости кузова, она остаётся на том же уровне, что и у предыдущего поколения «Калины». Возможно, проблема у нашего слушателя связана с условиями эксплуатации. Однако, я считаю, важно отметить, что мы сейчас серьёзно относимся к вопросам модернизации производства. В уходящем году дважды – в ходе январских и майских «каникул» – занимались модернизацией окрасочного комплекса, дабы обеспечить необходимый уровень качества при нанесении катафорезного грунта. И планируем продолжить работу в этом направлении в самое ближайшее время.

– Автоматические КПП отличаются различной конструкцией. На НОВОЙ LADA Kalina применена конструкция с 4-ступенчатым гидротрансформатором. На автомобилях более высокой ценовой категории нередко используются вариаторы – особенно преуспел в этом деле Nissan. Есть автомобили с автоматическим переключением механической коробки (роботизированная коробка). Наверное, это имел в виду наш слушатель. Но мы пока используем проверенную временем систему.

– Какие ещё улучшения в конструкции НОВОЙ LADA Kalina вправе ожидать потребители?

– Помимо тех, что я уже перечислил, планируем улучшить жёсткость и боковую поддержку сидений. Работаем сейчас над регулировкой сидений по высоте. Также намереваемся улучшить пассивную безопасность, для чего хотим внедрить ещё две подушки безопасности. Сейчас проходят тесты. И мы планируем, что к концу следующего года у нас появится комплектация с четырьмя подушками безопасности.

– Надо ли будет зимой прогревать автомобили НОВАЯ LADA Kalina и LADA Granta, оснащённые автоматической трансмиссией?

– Хочу отметить, что автоматическая коробка передач имеет довольно сложный блок управления, откалиброванный для российских условий эксплуатации. Мы проводили испытания в Сургуте, на сорокаградусном морозе – автоматическая трансмиссия прошла все тесты. Пока температура масла в коробке не прогреется до 50 градусов – коробка автоматически не будет переключаться на четвёртую передачу. Могут дать ещё одну рекомендацию на случай сильных морозов. Если вам долго приходится стоять на тех же светофорах, лучше переключаться на нейтральную передачу – без нажатия на тормоз.

Были ещё отзывы, что из режима «драйв» часто проскакивает на вторую передачу. В инструкции по эксплуатации очень чётко расписан алгоритм действий. Из режима паркинга можно, нажав кнопку, перейти в режим заднего хода, далее, без нажатия кнопки, плавным движением перевести селектор в режим «нейтраль», затем – в «драйв» до упора.

Жёсткие рамки прямого эфира не позволили ответить на все вопросы. Однако можете не сомневаться, все вопросы, адресованные Олегу Груненко, достигли своего адресата и будут обязательно проработаны. Директор проекта LADA Granta/LADA Kalina и журналисты радиостанции LADA FM уже договорились о новой встрече. А нашим читателям мы рекомендуем самостоятельно совершить тест-драйв НОВОЙ LADA Kalina с системой курсовой устойчивости у ближайшего дилера.

Записал Максим КУРОЧКИН