

## Lada 110, Lada Kalina. Первая производная

**Уж если есть в средней российской семье автомобиль, то скорее всего один-единственный на все случаи жизни. Второй купить попросту не на что. Поэтому все легковушки, за исключением, пожалуй, «Нивы», традиционно ориентировали на самое универсальное использование**



Но в нынешнем году эта традиция может быть нарушена. Нет, не волнуйтесь, зарплата не подскочит до желаемого уровня, «Мазерати» не откроет здесь филиал по сборке спорткаров, а ГАЗ не придумает «Смарт-Волгу». Умы наших автомобилистов будоражит «Калина». Говорят о машине уже лет десять, многие видели фото, кое-кто даже трогал руками и рассказывал об этом приятелям. Только вот поехать как следует пока никому не доводилось. А отсюда разнотолки: что, мол, это за машина, лучше или хуже «десятки» и вообще – стоит ли ждать ее появления в продаже.



«Калина» изначально проектировалась как машина городского и пригородного назначения. А есть ли существенная разница между ней и привычной нам «десяткой»? Ведь тип кузова (седан) у них одинаков, размеры близки, да и цены почти не различаются.



За те девять лет, что выпускают «десятку», ее сильные и слабые стороны стали известны всем. Оставим за рамками статьи рассуждения о дизайне, цветовой гамме кузовов и имидже «Лады-110». Сейчас нас больше интересуют те потребительские качества, что отличают ее от «Калины». В машине вполне комфортно размещаются пять человек и 0,43 мз багажа. Крышка багажника откидывается не так широко, как хотелось бы, несколько ограничивая удобство погрузки-разгрузки. Открыв лючок в спинке сиденья, в салон можно просунуть, к примеру, лыжи, а для перевозки громоздкой поклажи спинку и подушки придется отстегивать. Именно отстегивать, а не откидывать, причем из-за сложности и «наукоемкости» этих действий проделать их непросто. «Родного» багажника на крыше не предусмотрено. При необходимости, конечно, можно подобрать отличный багажник из импортного каталога, но никак не дешевле 100 долларов.

Облик «Калины» и интерьер вполне современны и, пока не примелькались на дорогах, радуют глаз новизной и привлекают внимание. Для кого-то одно это может оказаться решающим при выборе.



Салон новинки вместимостью ничуть не уступает «десятке». Удобство размещения пяти человек достигается более вертикальной, так называемой «городской» посадкой. Высокая крыша, широко распахивающиеся двери, поднятые относительно пола сиденья позволяют водителю и пассажирам без труда занимать места и выходить из машины, даже если тротуар высокий. Похоже, что уплотнили моторный отсек. Те сантиметры салона, которые урезали от длины, приросли в высоту. Ширина же чуть больше (см. таблицу), так что трем пассажирам на заднем сиденье немного просторнее, чем в «Ладе-110».



Багажник «Калины» формально чуть меньше «десятого», зато крышка его откидывается гораздо выше – головой не заденешь. Широкий зев дает более удобный доступ к любой его точке. А 400 литров или 430 – не велика разница, примерно в одну 20-литровую канистру. Тем более что бензобак «Калины» больше почти на десять литров. Заднее сиденье легко складывается в пропорции 1:2, а на крыше предусмотрены места для дополнительного багажника. Иными словами, получилось меньше, да лучше!



Конструктивные особенности обеих машин отражаются и на их ездовых качествах. Посмотрим, сколь существенны различия.



Вход-выход в «десятке», если она стоит возле высокого тротуара, неудобен. Особенно хорошо это понимаешь, когда садишься в нее после «Калины». Что делать, невысокий автомобиль и заваленные к узкой крыше двери – плата за хорошую аэродинамику.



Трогается машина вполне уверенно, разгон ровный, напористый, переключение передач и тормоза нареканий не вызывают. А вот усилие на руле по современным меркам великовато, особенно в напряженных условиях городского движения. Весьма кстати пришелся бы усилитель, но его для «десятого» семейства предлагают как дополнительное оборудование за отдельную плату.



На загородных дорогах «десятка» проявляет себя гораздо лучше, чем в городской толчее. Радуют хорошая плавность хода и сравнительно невысокий шум. Заслуга низкого коэффициента сопротивления воздуха – легкий разгон до 150 км/ч (а при желании и до 170, заявленных заводом), что с лихвой превышает возможности многих отечественных дорог. При этом машина демонстрирует вполне приемлемый аппетит – на трассе можно уложиться в пять с половиной – шесть литров на сотню.



Сзади пассажиры сидят, плотно прижавшись друг к другу. А крайним еще и голову придется наклонить вбок – крыша узковата.



Водительское место «Калины» более удобно, чем в «десятке». Высокое сиденье дает лучший обзор, что неоценимо в городе. Вход-выход проще, причем не только благодаря сиденьям – двери распахиваются шире, а проемы выше.



Двигатель здесь такой же, потому что ездовые качества аналогичны «десятке». Разве что по-другому включается задняя передача – нужно приподнять блокировочное кольцо на рычаге.



Еще один плюс – усилие на тормозной педали несколько меньше и проще дозировать замедление.



Понятно, что новую машину создавали с учетом перспективных международных требований, в том числе по пассивной безопасности. Поэтому железа в «Калине» больше и она несколько тяжелее «десятки». Однако в движении это практически не чувствуется, а вот электроусилитель существенно облегчает парковку и езду в плотном уличном потоке. К тому же двадцать «сэкономленных» сантиметров длины – совсем не лишние в тесноте стоянок. А короткие свесы позволяют увереннее двигаться по грунтовым дорогам – там где «десятка» просто не сможет пробраться.

На трассе – другое дело. В поворотах крены кузова «Калины» заметнее, чем у «десятки». Это объясняется чуть большей высотой центра тяжести и более вертикальной, а значит, чувствительной к кренам посадкой.

Высокий кузов, естественно, не так хорош с точки зрения аэродинамики. Отсюда некоторое снижение максимальной скорости и незначительное, но все же увеличение расхода топлива. Впрочем, и 165 км/ч для большинства водителей более чем достаточно.

Сравнение, казалось бы, похожих автомобилей выявило неожиданные их особенности. Ну а какой все-таки выбрать – решать вам, сообразуясь с теми задачами, которые предстоит выполнять вашей избраннице.

## РЕЗЮМЕ

Lada 110 свои лучшие качества проявляет в дальних поездках. При этом уверенно чувствует себя и в городе, что делает ее вполне универсальной.

+ Хорошие динамические показатели, низкий расход топлива, неплохая плавность хода, вместительный багажник. Удобнее, чем «Калина», в дальних поездках.

- Повышенное усилие на рулевом колесе, стеснен вход-выход для водителя и пассажиров, неудобно складывать заднее сиденье для перевозки крупных вещей, не предусмотрена установка багажника на крыше.

Lada Kalina более предпочтительна в городе. Ее стихия – тесные, загруженные улицы, движение с частыми остановками. Стоит к ней присмотреться и любителям дачных проселков.

+ Современная приятная внешность, удобный салон, хорошая обзорность, электроусилитель руля в стандартном оснащении. Лучше, чем «десятка», приспособлена для езды по городу.

- Великоваты крены, повышенная чувствительность к боковому ветру, чуть больше расход топлива при движении на высоких скоростях.

Александр Костянов, Сергей Мишин