

СРЕДСТВО ОТ ЖАЖДЫ

Знакомимся с самой быстрой Калиной |
Автор Вадим Крючков | Фото Георгий Садков

ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЗА 200

Интенсивный разгон с раскруткой двигателя до семи тысяч оборотов: наконец-то пятая передача, педаль газа в полу! Калина мчит по скоростному овалу русского «Индианаполиса». Под аккомпанемент прямоточной выпускной системы стрелка спидометра уверенно преодолевает отметку «180» и ползет дальше. Ну, милая, осталось совсем немного до психологического барьера...

Есть! Двести! Можно было бы набрать еще пару километров

максималки, но пора притормаживать: профилированные виражи автовазовского полигона в Сосновке мокрые, влетать в них полным ходом – наглость.

Пытаюсь припомнить хоть одну отечественную машину, способную разогнаться до 200 км/ч. Не штучный экземпляр, а товарный автомобиль для обычного потребителя. Разве что мелкосерийный седан ВАЗ-21106 из середины девяностых. Но у него под капотом стоял двухлитровый опелевский мотор, а на Калине NFR – доработанный атмосферный двигатель

ВАЗ-21126 мощностью под 140 л.с. Это самый быстрый российский хэтчбек. Сделан он в инженерно-производственном центре «Лада Спорт», входящем в состав ОАО «АВТОВАЗ». Сейчас Калина NFR, или, если официально, ВАЗ-219259-81-020, проходит сертификационные испытания, а в продажу поступит к концу лета.

БЕЗ ПАКЕТА ДЛЯ ПЛОХИХ ДОРОГ

Дорога от полигона до Тольятти асфальтовая, и нынче она в кошмарном даже по российским меркам состоянии. После гладкого трека ощущение, будто попал на стиральную доску. Тут же заговорила обивка салона, появились так называемые рабочие звуки со стороны ходовой. И стало ощутимо потряхивать!

Ужасно? Нет. Вполне приемлемо для заниженной спортивной подвески и низкопрофильных шин – нельзя же требовать от них лимузинной плавности хода. Поверьте на слово, многие иномарки с пресловутым пакетом для плохих дорог ведут себя в подобных условиях гораздо хуже. И громяхают сильнее, и салоном скрипят громче, и крестит их на такой дороге безбожно.



📌 Lada Kalina NFR 1.6 16V

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3943×1700×1450
Колесная база, мм	2480
Колеса спереди/сзади, мм	1431/1440
Объем багажника, л	240/550
Снаряженная/полная масса, кг	1215/1690
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/50
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	9,0/5,8/8,0
Разгон 0–100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	205

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 100 кВт/136 л.с. при 6800 об/мин; 154 Н·м при 4800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – McPherson/связанные рычаги; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/дисковые; шины – 205/40 R17

Калина же на этом естественном вибростенде демонстрирует весьма любопытное свойство. Очень точное, чувствительное и понятное рулевое управление таким и остается: оно оказалось совершенно индифферентным к скачкам колес по колдобинам и интенсивной работе ходовой. На обочине – полный



👉 Калину NFR опознать легко. Ее выдают колеса размерности 205/40R 17 с пятью точками крепления к ступице.

👉 Видимые изменения в моторном отсеке – большой ресивер и экран, закрывающий доработанную систему выпуска.

штиль! А потому нет необходимости интенсивно подруливать, вцепившись в баранку мертвой хваткой.

После местных дорожек далекая от идеала трасса М5 кажется автобаном. В салоне стало тихо. Единственное звуковое сопровождение – шум выпускной системы. Двигатель, если не давить педаль газа в пол, как на полигоне, кажется чересчур флегматичным. Нет подхватов, выраженных всплесков. Пока магистраль пуста, создается впечатление, что автомобиль не так горяч, как хотелось бы. Но всё познается в сравнении.

Вот появляется попутный транспорт и начинаются обгоны. Тут-то и понимаешь, насколько обманчивы ощущения! Калина NFR поспеваает везде, цепко держится за дорогу и великолепно тормозит. Подвеска умеренно комфортная: плотная, но не костотряс.

А в городе? Даже не сомневайтесь: в светофорных гонках эта Лада

в большинстве случаев станет победителем. Но куда важнее, как автомобиль с форсированным двигателем ведет себя в пробках. Многолетний опыт подсказывает, что не любят резвые тольяттинские моторы дерготни, езды внатяг и волока на первой передаче на малых оборотах. Калина NFR с этими задачами справляется, хотя и не совсем идеально.

Доставшаяся мне машина – предсерийная. На ней отлаживают программу управления двигателем. Уметь ездить и быстро, и медленно, и с умеренным расходом топлива, и с соблюдением ограничений токсичности выхлопа – весьма непросто.

Идеальные настройки за один день не найдешь, поэтому над алгоритмами управления двигателем работают несколько программистов – и со спортивным, и с «гражданским» уклоном. Кстати, грубая прикидка расхода топлива порадовала. Посчитал прожорливые режимы полигона,

👉 Подрамник с треугольными рычагами подвески монтируют к штатным точкам крепления на кузове.





Руль обтянут кожей. На ободке – метка «нулевого» положения.

Фирменный цвет отстрочки кожи в Калине NFR – оранжевый. У других моделей фирмы «Лада Спорт» – красный.

километров двести по трассе в более или менее спокойном темпе да городские куски Тольятти и Сызрани. Получилось чуть больше восьми литров на сотню, что для горячего хэтчбека очень неплохо!

САМАЯ ЗЛАЯ В СЕМЕЙСТВЕ

Калина NFR – третья и пока самая мощная модель компании «Лада Спорт». Экстерьер выдержан в фирменном стиле.

По переднему и заднему бамперам, антикрылу, накладкам порогов, дверям без молдингов сразу видно, что это близкая родственница Гранты Спорт и Калины Спорт (ЗР, 2015, № 5). Главные признаки NFR – характерные прорезы на капоте и большие колеса с шинами 205/40 R17.

Отстрочка обивки сидений, а также кожаной обтяжки руля, рычага коробки передач и рукоятки стояночного тормоза выполнена оранжевой нитью.

Сразу заметны яркие шитые логотипы на передних сиденьях, а когда усаживаешься, тут же понимаешь, что профилированы они иначе и опущены чуть ниже.

В головке блока цилиндров двигателя – новые распределительные валы. На впуске – большой спортивный ресивер. В выпускной системе установлен коллектор с трубами равной длины. Далее за нейтрализатором идут трубы увеличенного диаметра (наружный 63 мм, внутренний 60 мм), прямочные глушитель и резонатор.

Разумеется, изменена программа управления двигателем. Отдача – 136 лошадиных сил. Максимальный крутящий момент – 154 Н·м при 4800 об/мин.

Коробка передач – со стандартным рядом, а вот главная пара «короче»: передаточное отношение 4,3 вместо 3,7. Сцепление заимствовано у Калины Спорт. Наружные шарниры равных

угловых скоростей – усиленные, от хэтчбека Renault Megane.

Передняя подвеска перекроена основательно: здесь треугольные рычаги на подрамнике. Сайлент-блоки и стабилизатор поперечной устойчивости серийные. Пружины и амортизаторы стоек изготовлены по чертежам компании «Лада Спорт», но поставщики могут быть разные. Соответствие изделий заявленным характеристикам гарантирует фирменный логотип на корпусе амортизатора.

Дорожный просвет меньше, чем у стандартной Калины, на 40 мм. Не характерна для вазовских машин и разболтовка с пятью точками крепления колес, а не с четырьмя. Всё дело в том, что тормозные механизмы и ступицы тоже позаимствованы у Мегана. Диаметр передних вентилируемых дисков 296 мм, задних – 260 мм. Для сравнения: у Калины Спорт тоже дисковые тормоза по кругу



⬆ Сиденье NFR отличается в лучшую сторону не только от серийного, но и от доработанных для модификаций Спорт.



⬆ Никаких докаток! У NFR полноразмерное 17-дюймовое колесо с легкосплавным диском.

но скромнее – диаметром 284 и 239 мм. Столь мощные тормоза – задел на будущее. Возможно, появится еще более мощная версия с турбонаддувом!

Так кто же ты, NFR?

Имиджевая вещичка! Она будет на 100 тысяч рублей дороже Калины Спорт (считай, под 700 тысяч), а объем выпуска – не более полутора сотен штук в год. Такой аппарат уместен на любительских гонках, трек-днях, клубных тусовках.

Представить NFR в семейном путешествии тоже можно, но это явно не его конек. Рев прямоточного глушителя на протяжении нескольких часов? Увольте! Да и сиденье захочется попросторнее, а профиль шин – повыше, чтобы ехалось мягче.

Это автомобиль для фанатов. Знаете, как расшифровывается аббревиатура NFR? *Need for race* – жажда гонки. Именно эту страсть и жажду он и должен утолять.

Шип + 150 сил

Максим Кадаков

С Калиной NFR я познакомился еще в феврале, когда по приглашению АВТОВАЗа приехал поучаствовать в параллельной гонке на заводской Кубок президента.

Специально подготовленные кубковые машины, соответствующие классу Национальный, – это песня! Мотор раскочан до 150 сил (электронный привод газа, новые «мозги» и все такое), дисковая блокировка дифференциала, усиленная подвеска, перенастроенные тормоза, шины Black Rocket с 4,5-миллиметровым шипом... Само собой, омологированный каркас, пятиточечные ремни, съемный руль для облегчения посадки. Но – те же приборы (можно контролировать даже степень открытия дроссельной заслонки), коробка, подвеска и минимум деталей интерьера ради снижения массы машины до 990 кг.

На старте важно плавно тронуться, не раскручивая мотор свыше 2200 об/мин, иначе долго будешь шлифовать лед. А потом – почти все время полный газ, причем главной рабочей передачей становится третья.

На единственном прямике с подъемом успеваешь перейти на четвертую передачу, а это уже свыше 130 км/ч. Всю остальную трассу идешь боком, причем две трети поворотов – слепые, поскольку скрыты высокими брусстерами. Главное – запомнить трассу и побороть страх, потому что машина слушается тебя как бога.

В начале виража чуть выставляешь Калину мордой в брусстер – и полный газ! Боком облизываешь поворот, чуть срезая бампером наст, блокировка диффа сама вытягивает тебя на идеальный радиус – и вот ты уже на выходе, чуть корректируя легкий снос. Подлетаешь к следующему виражу, под легкий сброс переключиваешь машину на другой бок – и всё сначала.

Чувство руля – потрясающее. А как настроены электронная педаль газа и привод тормозов! Сколько нажал – столько



и получил. Это первая в моей жизни Лада, от которой я пришел в щенячий восторг.

В гонке я ничего не выиграл – даже в финальные заезды не пробился. Зимняя трасса на автозаводском полигоне в Сосновке коварна: одна ошибка – и ты на крыше или, того хуже, воткнешься в туннель на пересечении дорожек. Я старался как мог. Директору Ижевского автозавода Михаилу Рябову, у которого за плечами серьезный боевой накат и который в итоге взял главный приз, я проиграл на трехкилометровой трассе чуть больше секунды. Но показанное мною время на моей стартовой дорожке долго держалось среди лучших – пока трек основательно не раскатали. В общем, не стыдно.

А от общения с Калиной NFR я только выиграл. Буду надеяться, что это не последняя наша встреча.



⬆ Этот перебрал со скоростью в быстром повороте. Меня бог милował.

⬇ Что может быть зрелищнее зимней гонки с параллельным стартом?





⤷ Сваренные и окрашенные кузова поступают с АВТОВАЗа. Их перегружают на напольный конвейер.

⤷ Штатная виброгасящая накатка есть не везде. Например, пол под ногами водителя – просто окрашенный металл. Его, центральный туннель и еще ряд мест обклеивают материалом «стандартпласт», благодаря чему меньше слышны шумы от трансмиссии.



⤷ Амортизационные стойки изготовлены по чертежам инженеров фирмы «Лада Спорт». Красные пружины – тоже собственная разработка, изготовленная смежным предприятием.

⤷ В этом помещении сваривают прямоточные системы выпуска. Есть и другие цеха, где перебирают коробки передач, форсируют двигатель, собирают подвеску.



⤷ Как только двигатель закреплен, автомобиль снова поднимают – нужно присоединить приводы, тормоза, рычаги подвески.

⤷ Далее – монтаж задней подвески. Затем автомобиль вновь отправляют на конвейер. Впереди еще несколько операций, в том числе установка колес, бамперов и т. д.



⤷ Так называемая «свадьба». Кузов, уже обросший на конвейере оснащением, перегружают на подъемник, подкатывают к нему тележку с силовым агрегатом – и опускают вниз.

СПОРТИВНЫЙ КОНВЕЙЕР

ООО «Лада Спорт» – дочернее предприятие АВТОВАЗа. Его специализация – разработка и производство спортивных моделей. Именно спортивных, то есть горячих версий на базе серийных. Каков уровень производства? Что это – цех, гараж, ангар? Если вкратце – недавно отстроенный полноценный завод с конвейером и цехами, где собирают узлы, агрегаты и системы. Производственный план нынешнего года – 4150 автомобилей. Из них: 2800 – Гранта Спорт, 1200 – Калина Спорт, 150 – Калина NFR.

Сухие цифры, увы, не отражают всей сути. «Лада Спорт» – первый за всю историю отечественного автопрома чисто спортивный конвейер! Как он работает, станет понятно из фоторепортажа. В день съемок по нитке ползли Гранты. Проследим их путь.



⤷ Готовые к отправке покупателям спортивные Гранты. В перчаточном ящике каждой – обширный список дилеров, поддерживающих гарантийные обязательства.

32