

АНТИБЛОКИРОВКА

Засекаем, насколько гражданский хот-хэтч Лада Калина NFR медленнее своей гоночной версии.

Автор **Вадим Никишев**, фото: **Константин Якубов**

С то двадцать на спидометре – это быстро или медленно? На испытательном полигоне АВТОВАЗа Вадим Крючков выжимал из Калины NFR и двести, но это было на скоростном профилированном овале (ЗР, 2015, № 6). А прямо передо мной – один из поворотов «Нижегородского кольца», в который надо войти на пятидесяти. Чуть перебарщиваю с усилием на педали тормоза, «энэфэрка» внезапно блокирует колеса и как по маслу несется мимо апекса в зону вылета. Эй, ABS, ты уснула?

От души попялясь на педали, всё же заставляю норовистую Калину замедлиться и повернуть. Наверное, я чего-то не понял? Почему не сработала антиблокировочная система? Это же дорожная машина, а не гоночная! Боевую, ради которой я и примчал в Нижний, мне пока не дают: «Жабры» на капоте отнюдь не декоративные: в моторных отсеках самых мощных Калин настоящее пекло.

впереди квалификация и две гонки нижегородского этапа СМП РСКГ, а Виталий Примак не горит желанием остаться перед стартом без машины, если я не найду с ней взаимопонимания, как это только что случилось с гражданской «энэфэркой».

Выпустить шасси!

– Знатно ты надымил!

Механики в боксах встречают меня с улыбкой. Еще бы, клубы дыма и визг жженой резины были заметны даже с дальнего сектора трассы.

Сей сюрприз подкинула служебная Калина замдиректора компании «Лада Спорт», которая строит спортивные и гоночные версии тольяттинских машин. Недавняя история, когда производство хотели перенести на конвейер АВТОВАЗа (ЗР, 2016, № 5), закончилась для спортсменов благополучно: разработкой и сборкой быстрых машин они по-прежнему занимаются в собственных цехах.

Руководители инжинирингового ателье, как и положено, лично проверяют качество продукции на этапах Российской серии кольцевых гонок. Но если гендиректор ателье «Лада Спорт» Владислав Незванкин выступает на турбированной Гранте (такую на улицах не встретишь) в классе Суперпродакшн, то его заместитель Виталий Примак ездит в более народном зачете Национальный на Калине NFR R1 – серийной, с относительно небольшими доработками. Собственно, ради того, чтобы в РСКГ допустили модернизированную компанией «Лада Спорт» Калину, и понадобилась омологационная партия из пятидесяти дорожных машин – так «энэфэрка» появилась в продаже. Вот я и не пойму: разве ей не положена антиблокировочная система? Или Примак таким образом оттачивает мастерство торможения даже за пределами гоночных трасс?

– Я забыл тебя предупредить! Тут какой-то глюк, ABS действительно не работает. Нет времени разбираться.

Виталий выбирается через переплетения каркаса безопасности, который вварен в кузов гоночной Калины NFR. Он только что проехал тренировочную сессию и явно думает о том, как улучшить результат в квалификации, – ему не до моих проблем с серийной Калиной NFR.



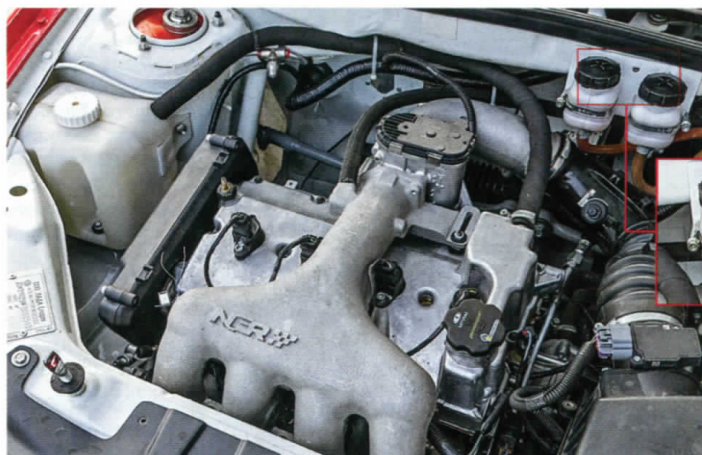
Лада Калина NFR
Мощность: 136 л.с.
Цена: 850 000 ₽

Лада Калина NFR R1
Мощность: 155 л.с.
Цена: от 950 000 ₽

Механики поднимают его боевую машину, чтобы поменять колеса, и становятся видны отличия версий NFR от обычных Калин. И у мелкосерийной машины, и у гоночной на задней оси установлены дисковые тормозные механизмы. Спереди хорошо заметен подрамник с оригинальными нижними рычагами. Но и между этими двумя «энэфэрками» хватает различий: передние тормоза на R1 намного меньше – под требуемые регламентом соревнований колеса диаметром 14 дюймов, в то время как развитые механизмы дорожной машины влезают только в 17-дюймовые колеса. Неудивительно: позаимствовали их у хэтчбека Renault Megane вместе со ступичными подшипниками, под которые пришлось изобретать оригинальный поворотный кулак.

И стойки совершенно разные. Организаторы не ограничивают участников в расходах: есть возможность – ставь дорожный Ohlins, нет – экспериментировать с отечественными амортизаторами.

Сказать, что шведская подвеска дает баснословное преимущество, нельзя: в классе, где запрещены регулируемые стойки, можно выжать максимум даже из наших изделий. Например, Владимир Шешенин, один из самых успешных пилотов зачета Национальный, ездит с амортизаторами тольяттинской компании Автопродукт.



Контуры тормозной системы в гоночной автомобиле разведены по осям, ручник – гидравлический.



Мотор гоночной Калины NFR R1 развивает 155 л.с. при 7000 об/мин и выдает 156 Н·м при 5800 об/мин.



Гражданская версия NFR выдает 136 л.с. при 6800 об/мин и 154 Н·м при 5800 об/мин – скажутся иные распредвалы и экологические нормы.



Однако на гоночной Калине NFR именно Олинсы. Дорожная версия довольствуется стойками Демфи с пружинами Фобос. Ведь монтировать на Ладу, которую нужно продать, профессиональную подвеску стоимостью с автомобиль – самоубийство. А на Ладу, которая своими победами поможет продажам, – почему бы и нет?

Черты характера

Из 1,6-литрового мотора гоночной машины выжимают 155 л.с. Проверенными в спорте методами форсировали двигатель и мелкосерийной Калины. Место штатного впускного коллектора переменной длины занял оригинальный, выпуск – с трубами равной длины. Под иные распредвалы написана оригинальная программа управления, которая позволяет мотору развивать 136 л.с. и крутиться до 7500 об/мин.

И кто бы мне об этом напомнил, когда я искал общий язык с машиной на автодроме! Памятуя, что отсечка на штатном моторе редакционной Калины срабатывает на 6200, я и на «энэфэрке» переключался при этих оборотах – тем более что шифт-лайт (индикатор на панели приборов) подсказывал мне то же самое. Оказывается, это рано – даже максимальную мощность агрегат развивает при 6800 об/мин! И если не выжимать из него все соки, то особой динамики и не прочувствуешь: тронувшись с холостых, ход Калины набирает быстро и ровно, но без огонька – пока стрелка тахометра не доберется до пятидесятичной отметки, когда двигатель выдает максимальные 154 Н·м. От 136-сильного спорткара ожидаешь большего, но нормы токсичности Евро-5 заметно гасят кураж.

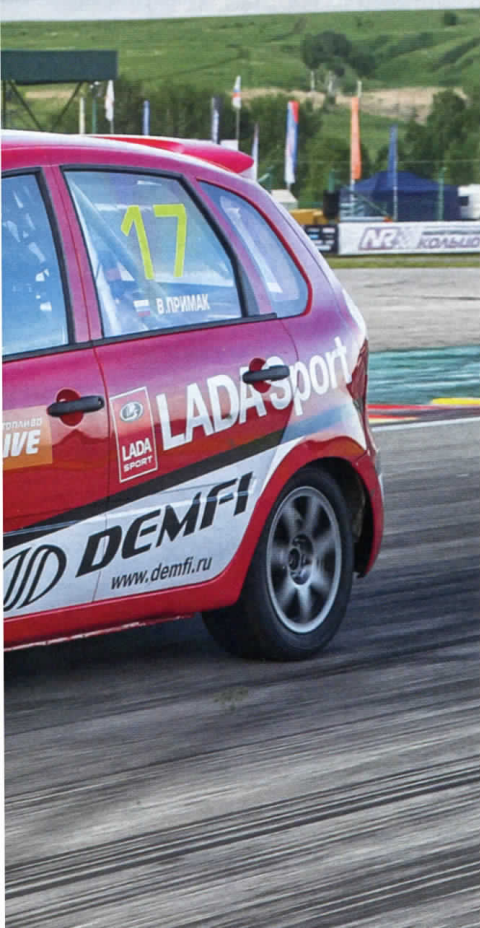
В коробке передач единственное изменение – иная главная пара: стандартные



Задние дисковые тормоза на базе компонентов TRW одинаковы для дорожной и боевой «энэфэрок».



В 17-дюймовых колесах задним тормозам просторно, а вот передние, от хэтчбека Renault Megane, влезают впритык.





← Как уверяют в компании «Лада Спорт», конфигурация клетки безопасности рассчитывалась с учетом жесткости всей системы «кузов – каркас».

→ Такие сиденья на автодроме куда предпочтительнее штатных – сидишь как влитой.

↓ На дисплей профессиональной AiM системы выводится масса параметров.



шестерни с отношением 3,7 заменены альтернативными, с отношением 4,3. В повседневной езде это оборачивается повышенным шумом, который издает работающий на высоких оборотах двигатель, а на автодроме помогает интенсивнее ускоряться на выходе из поворота. Порой тяги даже с избытком: внутреннее к повороту колесо начинает пробуксовывать. Проблему решит установка дифференциала повышенного трения, и на рабочей Калине Незванкина она есть. При желании можно купить блокировку, благо такой узел на отечественные модели (выпускает тольяттинская фирма «ВАЛ-Рейсинг») обойдется всего в 10 тысяч рублей.

Мелкосерийное производство вообще сказывается на индивидуальности «энэфэрок». «Очень точное, чувствительное и понятное рулевое управление совершенно индифферентно к скачкам колес по колдобинам и интенсивной работе ходовой. На обходе – полный штиль!» – отметил год назад Вадим Крючков, познакомившись с одной из первых машин. И такой похвалы она удостоилась на разбитых дорогах в окрестностях Тольятти! А сейчас, на автодроме, я распускаюсь на выходе из поворота, нагруженные



колеса попадают на елочку аккуратного поребрика – и руль сотрясают удары. Видимо, тогда Вадиму досталась машина с усилителем руля корейской фирмы Mando, который работает куда лучше усилителя, поставляемого калужской Автоэлектроникой.

Но если оставаться в рамках асфальта, то жаловаться, в общем, не на что. Калина NFR действительно управляется точно, в поворотах ведет себя нейтрально, и лишь сиденья не в состоянии надежно зафиксировать тело при высоких боковых перегрузках, отчего точкой опоры начинают служить руль и элементы салона, в которые приходится упираться коленями. Сиденья здесь оригинальные, с удачным профилем, цепкой обивкой и относительно развитой поддержкой,

но поклонникам трек-дней всё же придется менять их на спортивные, вдобавок посадка при этом станет ниже, ближе к желаемой.

У гоночной Калины NFR R1 нет задачи быть удобной в повседневной эксплуатации, поэтому здесь всё заточено под езду на автодромах. В композитный «ковш» Sparco Circuit можно поместиться, только сняв руль OMP, зато потом рабочее место не хочется покидать. Перед глазами не красочный дисплей, которым щеголяет дорожная версия, а монохромный монитор системы телеметрии AiM MXL Pro05. Цена такой штуки – около двухсот тысяч рублей, однако в гонках она заметно упрощает жизнь: можно получить исчерпывающую информацию и о состоянии автомобиля, и о манере пилотирования спортсмена. На центральной консоли – тумблер зажигания, рядом – кнопка стартера... Погнали?

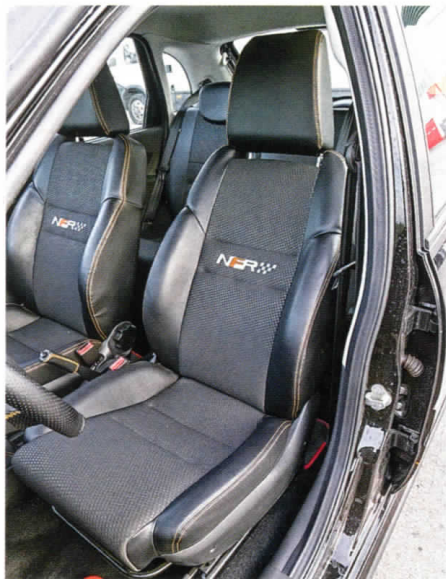
Больше – не лучше

Как и положено, кольцевая Калина NFR R1 куда собраннее и точнее гражданской Калины NFR. Лучше разгонная динамика, точнее отклики на повороты руля, и даже тормоза без ABS здесь в масть. Во-первых, ты этого ожидаешь, а во-вторых, контуры здесь

ВРЕМЯ КРУГА 1:54,5



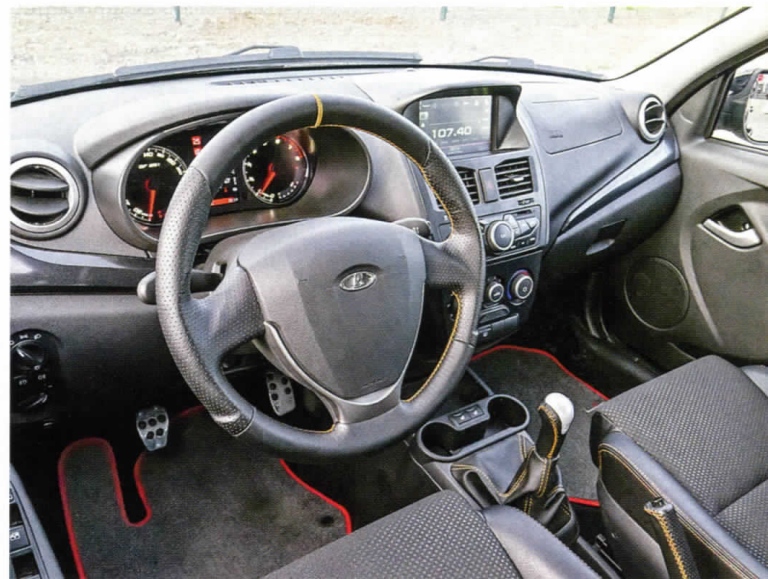
По сравнению с Калинами первого поколения, выступающими в СМП РСКГ, у версии NFR R1 более эффективный аэродинамический обвес.



← Сиденья универсальны, но им остро не хватает вертикальной регулировки – для хот-хэтча посадка высоковата.

→ Интерьер дорожной «энэфэрки» облагоустроен экокожей, которой обшиты сиденья, обод руля и рычаг коробки передач.

↓ Приборы компании Feggit красивые и информативны, хотя до функционала щитка AiM на гоночной версии им далеко.



не диагональные, а разведенные по осям – и регулятор позволяет выбрать давление в задней магистрали. А механизмы, даром что спереди стоят диски меньшего диаметра, чем в дорожной Калине NFR, работают не менее эффективно.

И советую руководителям компании «Лада Спорт» отказаться от больших тормозов для «энэфэрки». Это позволит установить 15- или 16-дюймовые колеса и смонтировать на них подходящие для трек-дней шины. Ведь сейчас для первичной комплектации используют китайские покрышки Triangle специфической размерности 205/40 R17 – попробуй-ка найди соответствующие шины Hankook Ventus R-53, популярные среди поклонников формата «тайм-атак»! Не отыщешь и аналогичные шины Yokohama или Federal. А ведь благодаря одной только переобувке можно снять две-три секунды с круга – и не качать их перед выездом на трек до трех атмосфер!

– Зачем так много? – спрашиваю у пилота команды «Лада Спорт Роснефть» Михаила Митяева.

– А ты видишь, какой тут профиль? Будет низкое давление – можно зацепить диском асфальт и кувырнуться.



Отчасти из-за перекачанных китайских покрышек время круга, которое Михаил показал за рулем гражданской «энэфэрки» на «Нижегородском кольце», не впечатлило: 2 минуты 7 секунд. На фоне результатов участников клубного чемпионата RHNCC-RTAC, выступающих в классе City Light, где мощность серийных моторов ограничена 150 силами, это никуда не годится: там время лидеров – 1:55–1:57.

Как ускорить Калину NFR? Можно облегчить ее перед выездом на трек (паспортная снаряженная масса – 1215 кг, а в RHNCC такая машина вместе с водителем должна быть не легче 1180 кг – резервы есть!), поменять тормоза и колеса с шинами.

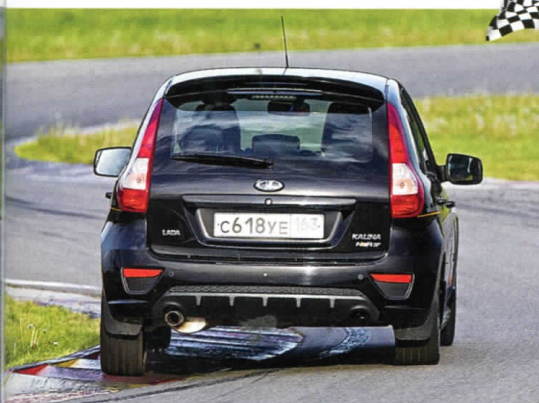
В частности, благодаря этому боевая Калина NFR R1 оказалась куда быстрее.

Цепкие полуслики Yokohama A048 и масса 1170 кг вкупе с более мощным мотором, сближенным передаточным рядом и дифференциалом повышенного трения позволили пилоту проехать квалификационный круг за 1 минуту 54,5 секунды.

Другие Калины Национального зачета СМП РСКГ, не утяжеленные балластом за успехи в предыдущих гонках, здесь быстрее еще на полторы секунды.

Так что, если поставить такую задачу, гражданскую Калину NFR вполне можно подготовить к любительским соревнованиям – шасси у нее настроено как надо. Только заплатить 850 тысяч рублей, чтобы потом разобрать полсалона, избавиться от избыточных тормозов и колес, поклонники трек-дней не готовы – проще построить нужную машину из стандартной Калины. Неудивительно, что Kalina NFR так и не нашла свою аудиторию. Разблокировать заторможенный спрос помогла бы версия NFR Light с таким же 136-сильным мотором, подрамником, но без гипертрофированных тормозов и с бюджетным салоном – и я надеюсь, что компания «Лада Спорт» доведет такую модификацию до своего конвейера.

ЭР



Среди всех дорожных Калин версия NFR самая злая – как по предельным показателям, так и по внешнему виду.



ВРЕМЯ КРУГА 2:07,0

