

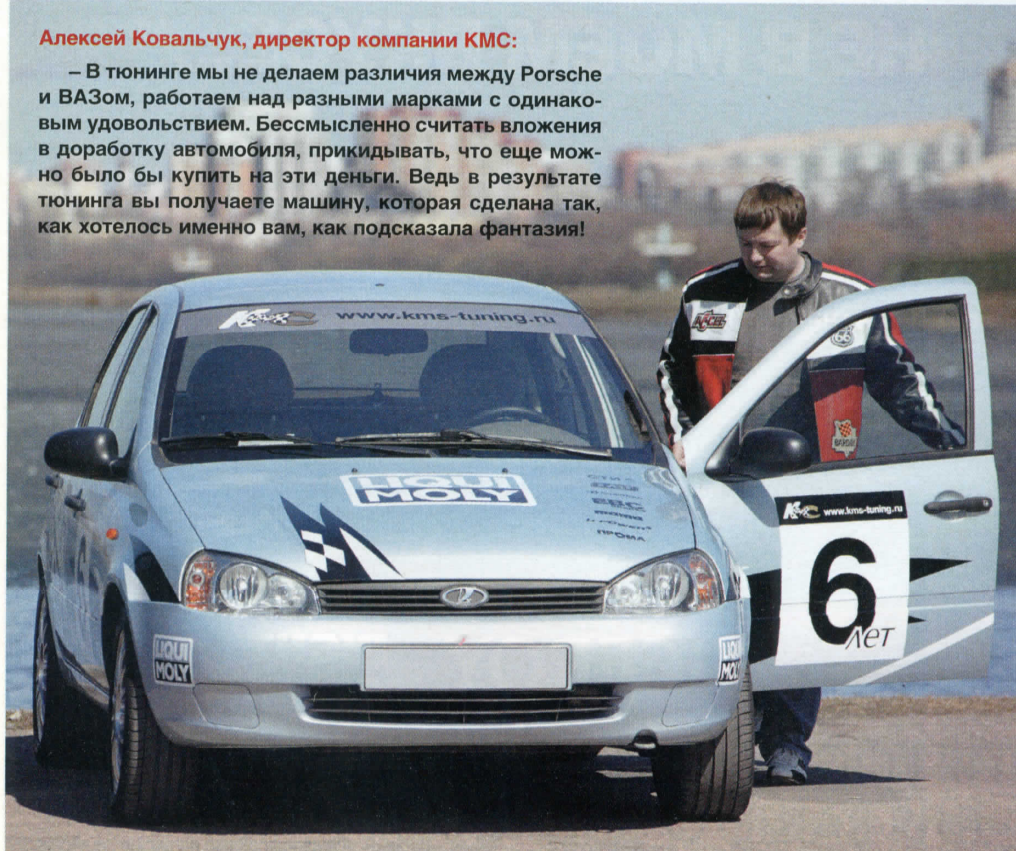


Lada Kalina: тюнинг и стандарт. Спортшкола против маминой дочки

РАЗНОГО ПОЛЯ

Алексей Ковальчук, директор компании КМС:

– В тюнинге мы не делаем различия между Porsche и ВАЗом, работаем над разными марками с одинаковым удовольствием. Бессмысленно считать вложения в доработку автомобиля, прикидывать, что еще можно было бы купить на эти деньги. Ведь в результате тюнинга вы получаете машину, которая сделана так, как хотелось именно вам, как подсказала фантазия!



Мамина дочка

Достать Lada Kalina в том виде, в котором она поступает с завода, не удалось – редакционный автомобиль уже успел получить серию доработок в нашем техцентре. Объясняется это тем, что машина из первой партии, поступившей в продажу, традиционно сыровата. Здесь протянули, там подрегулировали, сям поставили недостающее... Глобальных переделок, правда, не было. Даже шины на автомобиле те, которыми комплектует завод, – отечественные 13-дюймовки на все сезоны.

Можно ли назвать тюнингом ремонт подвески на третьей тысяче километров пробега, когда застучали передние стойки? Из-за отсутствия комплектующих (и/или их дороговизны) пришлось собирать конструктор из деталей других вазовских переднеприводников. Но характеристики подвески сохранили. Говорят, управляется автомобиль получше, однако разительного контраста со стандартным вариантом нет.

Лучше всего о предназначении этого автомобиля сигнализирует фаркоп. Его наличие сразу позволяет обозначить режимы службы: ежедневно по городу и по выходным за город с прицепом.

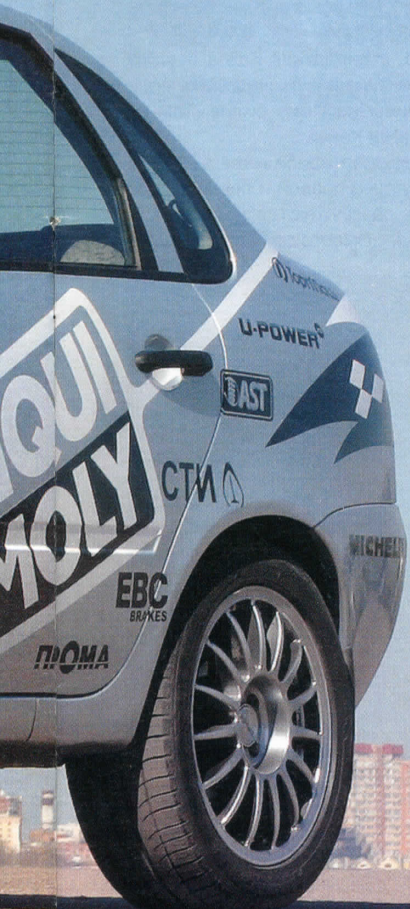
Обсуждать дизайн Kalina бессмысленно – он явно на любителя. Но о других достоинствах и недостатках новой модели упомянем. Первый плюс – хорошая обзорность, включая наружные зеркала. На маленькое верхнее зеркальце тунингцы поставили панорамное. Сиденья самые удобные из всех тольяттинских, включая Chevy

Niva (особенно радует, что не болтается спинка), но время от времени замечаешь, что подушка высоковата, хочется сесть пониже. Педальный узел со своим характером. Излишне легкое, на мой взгляд, сцепление, но при этом тугий привод педали газа. Впрочем, это дело привычки. А у меня поначалу вместо плавных стартов получались броски с хорошим подъемом оборотов, о котором оповещает в первую очередь голосистая выхлопная. Добавил нервозности и механизм переключения передач с тяжелыми короткими ходами. Кстати, с ним тоже поработали наши инженеры, обнаружившие, что в стандартном варианте рычаг дребезжит и плохо фиксируется.

Боролись и с многочисленными «сверчками», сидевшими в машине. Побили почти всех, но один все-таки остался. Он начинает противно верещать на третьей передаче при скорости около 40 км/ч и не затихает до 60–70.

Не удалось справиться с «пустым» рулем. Благодаря электроусилителю баранку можно крутить мизинцем, но обратной связи с колесами просто нет. После поворота руль не возвращается. От упора до упора больше четырех оборотов. В движении по прямой периодически приходится нащупывать среднее положение, выставляя «ноль», а на виражах гадать, насколько теперь повернуть колеса. И это несмотря на бодрый двигатель и хваткие тормоза.

В общем, перед нами типичная мамина дочка – скромненькая на вид, но озорная по характеру и очень хозяйственная.



Кандидатка в мастера

Пока одна обыкновенная девочка играла в куклы и разучивала гаммы, из второй обыкновенной девочки в спортшколе растили чемпионку...

Работа над проектом Lada Kalina в КМС продолжается уже около года, то есть тюнинговая машина практически ровесница нашей стандартной. Но жизнь у нее совершенно другая: пробег вдвое меньше, зато в экстремальных условиях. Вместо прицепа была раллийная трасса в Карелии. Испытывали ее в первую очередь на управляемость и динамику. И подробный список доработок на сумму более 10 тыс. долларов в рулон можно свернуть. Напом-

ним, что стандартный автомобиль стоит 8100. Главной задачей являлся ответ на вопрос, что можно сделать с Kalina в плане спортивного тюнинга. Оказалось, многое. Не тронут пока только кузов.

Валкость исправили радикальным способом – установив комплект голландской подвески AST (Advanced Suspension Technology), спортивные верхние опоры стоек, усилители передних кронштейнов и точек крепления рычагов. В первом варианте – сразу после внедрения – ее настроили в спортивном стиле, сделав машину весьма жесткой, но острой в управлении. К весне настройки изменили, смягчив подвеску. Разумеется, автомо-

бил несколько сдал в остроте управления, но мастера плотно занялись рулевым.

Электроусилитель оставили, но рейку заменили на «восьмерочную», изменили кастер, выставив 2,5°. Установили спортивный руль MOMO NET. Все в комплексе сделало управление более внятным.

Коробку передач переделали по давно отработанной схеме: 18-й ряд, 6-я передача, главная пара 4,13. С обычной и сравнивать не стоит – совершенно другая.

Особенно сурово разобрались с тормозной системой, установив на переднюю ось большие тор-

мозные диски с 4-поршневыми суппортами «Промма» (механизмы столичного производства идентичны весьма распространенным AP Racing 5200). Задние тормоза теперь дисковые. Считается, что в упражнении «торможение со 100 км/ч» на сухом асфальте машина способна уложиться в 40 метров. Большие тормоза потребовали и увеличенных колес, поэтому зимой Kalina КМС ходит на 15-дюймовках, а зимой ее переобувают в 16-дюймовые.

Двигателем занимались по остаточному принципу, доработав каналы головки блока, установив спортивный вал, увеличенную дроссельную заслонку и переписав программу впрыска. Неко-

торый прирост дала выхлопная система U-Power, работающая, кстати, значительно тише стандартной. В целом повышение мощности оценивается приблизительно в 20–25 сил – до 105 л.с. при 6000 об/мин.

Весь стайлинг свелся к наклейкам, которые сделали кузов крупнее на вид и придали автомобилю зрительной динамики. Обвес пока не ставили, так как не нашли ничего подходящего по стилистике.

Если о назначении стандартной машины лучше всего говорит фаркоп, то здесь – «шестерки» на передних дверях, стилизованные под стартовые

номера. Возраст КМС. В общем, эта Lada Kalina у нас в спортивной форме.

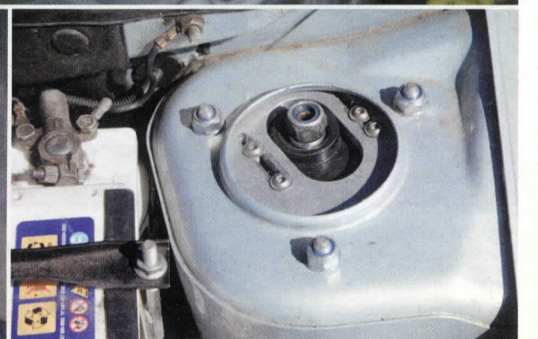
Обязательная и вольная

Тест-драйв сюрпризов не преподнес. Стандартная Lada Kalina вполне подходит на роль городской машины: шустро разгоняется, быстро останавливается, свободно маневрирует. К недостаткам управления приспосабливаешься, а необходимость тщательно оценивать скорость перед поворотом прощается, как только вспоминаешь, что у машинки дорожный просвет 185 мм – как на современном паркетнике! А для многих владель-

цев лишние сантиметры окажутся гораздо важнее отсутствия кренов на виражах – скажем, на весеннем проселке, по дороге на дачу, со скарбом в багажнике и на прицепе. Да и комфорт многие предпочтут спортивной жесткости.

В городе, конечно, стандартная Kalina отстает от тюнинговой, и практически безнадежно, если Ковальчук едет в привычном ему ритме. Тем не менее в потоке держится легко.

Но она явно против спортивной манеры управления. На «змейке» колеса правой и левой сторон попеременно опасно разгружаются и стремятся оторваться от асфальта. Вместо ожидаемого >42



<40 сноса передней оси в занос легко срывается задняя. Не нужно даже пользоваться ручником или тормозить левой ногой. Сбрасываем скорость. Зачем нам крупные неприятности?

Тюнинговый вариант в экстремальных режимах чувствует себя гораздо лучше. Подвеска AST вкупе с жесткими опорами, расширенная колея и измененные углы установки колес заставляют машину держать траекторию.

Скорость прохождения поворотов резко возросла. Правда, увеличился и риск сноса передней оси – здесь он выше, чем у стандартного варианта. Зато заднюю ось сорвать в занос не удавалось даже ручником. Тюнинговая машина в управлении явно безопаснее.

Соответствующую разницу проявили и тормозные системы.

Единственный заметный просчет КМС – размер колес. Шестнадцатидюймовые диски и шины отлично выглядят, но на ходу чувствуется, что для этой машины они великоваты и диаметра в 15 дюймов было бы более чем достаточно.

Теперь подготовленной ходовой явно не хватает мощности мотора. Возникло ощущение слабого бескоробочного карта. Впрочем, двигателем в КМС еще будут заниматься.

Других испытаний мы устраивать не стали. Можно было бы попробовать сравнить их на дрезгейсинговой трассе или, напротив, раскисшем проселке, но и сильные, и слабые стороны без того понятны. Несмотря на внешнее сходство, это абсолютно разные машины.

Цена вопроса

Только в старом индийском кино сестры, разлученные в младенчестве и воспитанные разными семьями, оказываются как две капли воды не



только внешне, но и по характеру. Работа КМС по спортивной подготовке Lada Kalina и потраченные на это деньги не прошли даром – теперь машина способна азартно ехать, напоминая управление карт. Она быстрая и в городе, и на шоссе. Но это демо-кар, а не готовое коммерческое предложение. Максимум, на что решаются владельцы Lada Kalina, – скромные меры по улучшению управляемости, легкий тюнинг двигателя.

Несмотря на это, работы над проектом продолжаются, Ковальчук ждет, когда начнут продавать хэтчбек. Говорит, что автомобиль с таким кузовом еще интереснее. Экономические вопросы у него не на первом плане. Но дорогостоящие тюнинговые опыты ателье тем и хороши, что избавляют конкретных пользователей от лишних трат.

Илья ПИМЕНОВ

Фото Ивана ЕСИНА и Андрея БЫХОВА



СПИСОК ДОРАБОТОК

Двигатель	Руб.
Вал распределительный СТИ 11,4	4480
Дроссельная заслонка увеличенного диаметра	3000
Блок управления	1500
Глушитель и резонатор U-Power	10 780
Работа по установке	5000
Трансмиссия	Руб.
Измененные передаточные числа (18-й ряд)	8300
Шестая передача	9600
Главная пара 4,13	2700
Блокировка	9000
Работа по установке	5600
Подвеска	Руб.
Комплект регулируемых амортизаторов перевернутого типа AST	63 000
Верхние опоры с ШС, регулируемые AST	7600
Треугольные рычаги	1500
Пластины для регулировки задних колес	1500
Рулевая рейка с уменьшенным передаточным числом	12 000
Работа по установке	10 500
Тормоза	Руб.
Передние диски 316 мм, 4-поршневые суппорты «Прома»	31 900
Передние тормозные колодки EBC	3100
Задние дисковые тормоза	12 600
Задние тормозные колодки EBC	750
Работа по установке	3275
Колеса	Руб.
Колесные диски «Прома RS» 6,5xR16	10 600
Шины Michelin Exalto 2 205/50R16	21 644
Аксессуары	Евро
Руль MOMO	174
Переходник под руль MOMO	36
Ручка КП MOMO	46
Чехол КП MOMO	37
Ручка стояночного тормоза MOMO	72
Чехол стояночного тормоза MOMO	37
Педали MOMO	554
Коврики MOMO	40
Работа по установке	1500 руб.