



## "Лады-Калина" и Peugeot 206. Ваши аргументы?

Андрей Сидоров  
Вячеслав Субботин

[Опубликовано в №04.2006](#)

### ТОЧКА ЗРЕНИЯ: аргументы в пользу «Лады-Калина» и Peugeot 206



Андрей СИДОРОВ  
Родился в 1959 году, в 1978-м закончил Гучковский автотранспортный техникум по специальности техническое обслуживание и ремонт автомобилей, а после службы в армии, в 1986-м – Московский автодорожный институт, факультет «Автомобили и автомобильное хозяйство». С 1986 по 1997 год работал начальником производственно-технического отдела и начальником автоколонны на предприятиях автомобильного транспорта. С 1997-го – редактор отдела эксплуатации журнала «За рулем». Ездил практически на всех отечественных автомобилях и многих иномарках. Сейчас – на «Пежо-206».

**В. С.:** Самая свежая серийная модель ВАЗа – ВАЗ-1118 «Калина», на мой взгляд, вполне современная. При цене 230 тыс. руб. (\$8200) у нее немало достоинств, за которые можно простить небольшие недостатки, если таковые сыщутся. Но у кого их нет?



Вячеслав СУББОТИН  
Родился в Москве в 1962 году, в 1980-м закончил школу, в 1986-м – Московский автомобильно-дорожный институт, факультет «Автомобили и автомобильное хозяйство». С того же года работает в журнале «За рулем». Ныне – заведующий отделом эксплуатации автомобилей. В свое время занимался авто- и мотоспортом, разрабатывал самодельные конструкции автомобилей и мотоциклов. Некоторые заслужили хорошую оценку. Ездил почти на всех отечественных легковых автомобилях и многих иномарках, дольше всех на «Мерседес-Бенц», «Пежо», «Тойота», «Форд». Сейчас в основном на «Калине».

Автомобиль явно тяготеет к классу городских: компактный, с высокой «автобусной» посадкой водителя и пассажиров, удобством входа-выхода через широко распахивающиеся двери. При этом с довольно емким багажником, большим дорожным просветом и малыми свесами кузова. Последние в наших условиях совсем не лишние. У многих в семье одна машина, поэтому универсальность очень важна. «Калина» же здесь весьма удачное сочетание. Удобна в городе, быстра и комфортна в загородных поездках, да и по проселку идет гораздо увереннее низеньких иномарок. Попробуйте-ка на «Пежо-206» заехать на бордюр или свернуть с асфальта – вмиг останетесь без переднего бампера. А ремонт его влетит в копейчку! Точнее – в евроцентик, куда более весомый. Нет уж, наша машина и изначально дешевле, и в эксплуатации практичней.



**А. С.:** Можно, конечно, делать вид, что отечественные машины лишь самую малость уступают современным иномаркам. Можно вваливать огромные деньги в [ВАЗ](#) в надежде, что он и вправду в обозримом будущем создаст конкурентоспособную модель. Увы, не верю! От лидеров мирового автостроения сегодня нас отделяет пропасть.



При сложенных спинках багажное отделение «Пежо-206» короче, чем у «Калины», на 20 см, зато его не съедают арки стоек, а пятая дверь позволяет загрузить даже весьма крупногабаритную поклажу.

За семь с лишним лет выпуска 206-й ее купили более пяти миллионов человек. По-моему, достаточно весомый аргумент! Кто-то усомнится: была удачная рекламная кампания и чего не сделаешь ради моды и имиджа! Но есть и объективные достоинства автомобиля, особенно на фоне «Калины».



**В. С.:** При существенной разнице в цене в пользу «Калины» потребительские качества обеих машин весьма близки. К эргономике никаких претензий: отличный обзор, удобные органы управления, электроусилитель руля, четкое включение передач с блокирующим кольцом для задней – случайно, как это бывало на «десятках», ее уже не включишь! Дополнительные удобства – электростеклоподъемники и обширный диапазон регулировок сидений и рулевой колонки.



Наибольший габарит перевозимого в «Калине» груза тот, что проходит в дверь – высота проема багажника всего 47 см.

Кроме своего прямого назначения – перевозки людей, «Калине» по плечу и обычные работы по хозяйству. Вместительный салон, открывающиеся почти под прямым углом двери позволяют загрузить в машину телевизор или небольшой холодильник.



Восьмиклапанный мотор объемом 1,6 л очень тяговит и достаточно силен для небольшого автомобиля, а в итоге – хорошая приспособляемость к разным режимам движения и отменная динамика. Добавлю еще – низкий расход топлива и уверенный пуск на морозе. Что еще требуется?



Задний свес «Пежо» расположен на высоте 30 см, «Калины» – 40 см. Поэтому если уж необходимо забраться на бордюр, то на «Пежо» – только задним ходом. «Калина» здесь выигрывает, оба свеса у нее на 10 см выше.

Конструкция ходовой части тоже весьма неплоха – во всяком случае претензий к управляемости и устойчивости у меня нет. Надеюсь, и безопасность на должном уровне. Прочный силовой каркас капсулы пассажиров и развитые пороги должны при аварии, если она не дай бог случится, оставить как можно больше шансов избежать тяжелых травм.



«Докатка» под задним свесом «Пежо» при езде по бездорожью будет менее удобна.

Важное преимущество машины – удобство в обслуживании и ремонте, обеспеченность фирменным сервисом. Где бы ты ни жил, у себя в стране всегда можно найти техпомощь, нужные запчасти, получить техническое обслуживание. Последнее, кстати, дешевле по сравнению с иномаркой.



«Калина», пробег 13 тыс. км:  
через сальник привода уже  
сочится масло.

**А. С.:** Каждый выбирает машину по собственному разумению. Я исходил из того, что наиболее важные для меня параметры – это безопасность, надежность, комфорт, экономичность в разумном их сочетании. Ни одна из наших, в том числе и «Калина», этим требованиям, по моим представлениям, в должной мере не отвечает. Разве что цена поменьше. Назвать машину ВАЗа современной язык не поворачивается хотя бы потому, что нет в ней ни одной подушки безопасности! Во сколько вы готовы оценить целостность своей шеи?

Говорить об эргономике «Пежо-206» незачем – разумеется, все сделано как надо и работает должным образом. Есть гидроусилитель руля, кондиционер, четыре подушки безопасности. Простора салона и регулировок сиденья вполне достаточно, чтобы мне при росте 186 см было вполне удобно за рулем, да и пассажирам места хватает. Багажник, конечно, несколько уступает размерами, но мне и не нужно возить тюки с мануфактурой, а если уж придется – можно установить дополнительный на крышу. (Для «Калины» такого пока нет.) Зато пользоваться багажником удобнее – при сложенных задних сиденьях можно загрузить 29-дюймовый телевизор. Попробуйте-ка сделать это на «Калине».

Двигатель объемом 1,4 л и мощностью 75 л. с. обеспечивает легкой машине (снаряженная масса всего 950 кг) вполне достойную динамику (разгон от 0 до 100 км/ч за 14,1 с) и максимальную скорость 173 км/ч. (У «Калины» – 1080 кг, 13 с и 170 км/ч соответственно.)

Малый дорожный просвет, 140 мм против 160, для повседневной эксплуатации в городе вполне достаточен, а если скакать по бордюрам, то лучше уж купить «Ниву». К слову, и по проселку машина идет довольно уверенно, а по междурядьям картофельного поля ездить мне не нужно.

Узкая «докатка», спрятанная под задний свес, – разумная альтернатива полноразмерной запаске. Неудобство одно – она всегда грязная, к счастью, воспользоваться ею пока не пришлось. Просто повезло, но для городского образа жизни это решение вполне оправдано.

Разговорам о непомерной дороговизне эксплуатации машины я так и не нашел подтверждения, а с учетом ее экономичности и надежности получается примерно то же, что и у «Калины». Кузовной ремонт, связанный с заменой панелей, конечно, дороже. Только для этого есть страховка. А при серьезной аварии благодаря существенно большей безопасности «Пежо» есть шанс, что лечение обойдется куда дешевле. (Крайний случай мы здесь не рассматриваем.)

**В. С.:** Качество сборки «Калины», конечно, не идеал, но заметно выше «десятого». Отопитель в моей машине пока работает без нареканий (поездив на «десятке», этому придаешь особое значение), панели кузова подогнаны почти по-европейски, а окраска и вовсе на уровне.

Есть, конечно, жалобы. Меня, к счастью, пока это не коснулось, но молва распространяется быстро. Вероятно, потечет водяной насос, застучат шаровые опоры, «умрут» стойки и стартер. На сервисе, возможно, кое-что починят по гарантии, но надолго ли? Комплектующие-то из одной «бочки». Практика бывалых подсказывает: для излечения этих болезней нужны 1,5 тысячи

долларов. Тогда, говорят, «пойдет уж музыка не та!». Осознаю, что аргумент не безупречен, однако первоначальная экономия в четыре с лишним тысячи долларов, надеюсь, убедит существенную часть наших читателей выбрать «Калину». Заметим, худо-бедно, свои семьсот тысяч машин [ВАЗ](#) в России продает! А покупатели их спокойны, что не придется в путешествии пол-отпуска искать, к примеру, замену разбитому ветровому стеклу.

**А. С.:** Да, найти запчасти к машине где-нибудь в глубинке пока труднее, и специализированный сервис развит намного слабее, но в больших городах это не столь актуально. А удобство обслуживания и ремонта второстепенны – перебирать силовой агрегат в домашних условиях я не планирую.

Конечно, первоначальная разница в цене новых автомобилей довольно существенна – около \$4000, только деньги эти не выброшены на ветер, а отданы за действительно современный автомобиль.

А вы говорите – «Калина»! Возможно, она когда-нибудь и станет нормальным автомобилем, только, видимо, «жить в эту пору прекрасную уж не придется ни мне, ни тебе». Мой оппонент скромничает – к 13 тысячам на его «Калине» уже поменяли подшипник переднего колеса, первичный вал КП и шестерню заднего хода, регулировали свободный ход штока вакуумного усилителя тормозов, устраняли течь «Тосола» из шлангов отопителя, восстанавливали обогрев заднего стекла, регулировали замки дверей, текло масло из-под винта редукционного клапана – винт оказался кривой, заменили растрескавшийся ремень генератора. И это на практически новой машине! [ВАЗ](#) традиционно продолжает обкатывать технологию на покупателях. Вот поэтому я за иномарку.

Тема выбора автомобиля в России с ростом предложений становится все актуальней. Какой покупать – отечественный или иномарку? В чем их достоинства и недостатки при эксплуатации в наших условиях? Свои соображения на этот счет высказывают сотрудники отдела эксплуатации автомобилей нашего журнала Вячеслав СУББОТИН («Калина») и Андрей СИДОРОВ («Пежо-206»).