

Пока точно неизвестно, когда с конвейера ВАЗа сойдут первые «калины» с автоматическими коробками. Пустую нишу заполняют дилеры, которые на свой страх и риск адаптируют и устанавливают «автоматы». Пример такой работы – «Калина» с шильдиком automatic – перед нами.



Вместо штатной «пятиступки» подобрали японский агрегат «Айсин» (Aisin), работающий с мотором близкого объема на модели «[Toyota Corolla](#)». Классический «автомат» с гидротрансформатором без сложного электронного управления подружили с двигателем при помощи оригинальных переходных шайб – их подбирали так, чтобы не менять точки крепления штатных опор силового агрегата. Приводы колес немного доработали – на внутренних «гранатах» нарезали новые шлицы под валы японской коробки.



Если приглядеться, увидите отличия «автомата» от «механики». Например, переехавший со штатного места стартер вытеснил вверх модуль зажигания. За воздушным фильтром притаился масляный щуп коробки.

Таким образом, обошлись малыми переделками, не требующими солидных затрат и множества оригинальных запчастей. Кстати, на момент подготовки материала автоматизированная «Калина» стоила на 1700 долларов дороже серийной родственницы. Столько же возьмут за переделку с хозяина неновой «Лады». На коробку дилер дает дополнительную гарантию – 2 года или 50 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше. Владелец должен прибыть на техобслуживание через 2 тыс. км после установки, а потом каждые 40 тыс. км.



Селектор «автомата» такой же невнятный, как и рычаг обычной коробки. Хорошо, что браться за него приходится куда реже.

Непривычно заводить «Калину», не выжимая сцепления. Кстати, тут есть традиционная защита – стартер не будет вращать маховик, если селектор «автомата» находится в положении «драйв» или «реверс».



По желанию клиента педаль тормоза могут снабдить широкой накладкой или оставить прежней. Сосед-сцепление не удаляют, а заправляют под ковролин, если вдруг клиент решится на обратную переделку.

Пока не приновился, трудно попадать рычагом в нужное положение. Расстояние между ними небольшое, включения нечеткие, да и обозначения плохо читаются. То и дело перепроверяешь – угодил в N или D. Тут помог бы дополнительный индикатор режимов, а заодно не помешала сигнальная лампочка «овердрайва».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ	
VAZ-11183	
Объемы данных	
Размеры, мм	
длина	4040
ширина	1575
высота	1500
Объем бакилона (ЧДА), л	400
Снаряженная масса, кг	1070
Полная масса, кг	1545
Топливо:	АИ-92
запас топлива, л	50
Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 55 кВт/150 л.с. при 5200 об/мин, 120 Нм при 2800 об/мин	
Трансмиссия: переднеприводная, А4	

По ощущениям, разгонная динамика не пострадала, а вот неприятных вибраций и шумов у «Лады» с гидромеханической коробкой меньше. Чуда, конечно, не произошло, но пересаженный орган избавил от многоголосых трансмиссионных трелей, которые часто слышишь даже от новых «калин».

Придраться к работе японского «автомата» по большому счету трудно – несмотря на модельный возраст, передачи он переключает мягко и своевременно. Если никуда не торопишься, перешагивает на следующую ступеньку в диапазоне 2000–3000 об/мин. А если резко вдавить газ в пол, то не успеешь сказать «раз», как подоткнет пониженную. Правда, в максимальной скорости «автоматы» уступают «механике» 10–15 км/ч, если верить спидометру. Расход топлива на трассе сравним с обычными «калинами», а в городе должен быть выше примерно на 10%.

Дешевых «автоматов» на нашем рынке немного, а небогатых покупателей, не желающих напрягать попусту правую руку и левую ногу, становится все больше. «Калине» можно брать «автомат» на вооружение.