

«Калина» – самая современная из собственно российских моделей и потому, как повелось на отечественном рынке, обречена быть массовой – с начала производства продано уже более 50 тыс. машин.

[ВАЗ](#) продолжает наращивать выпуск «Калины», и в ближайшее время число владельцев этих автомобилей будет увеличиваться. Для потенциальных покупателей предлагаем краткую памятку.

НА ВКУС И ЦВЕТ

Российские модели никогда не славились обилием комплектаций и богатой палитрой двигателей. «Калина» пока не меняет традицию: одна комплектация, единственный мотор. Правда, два кузова – к седану ВАЗ-11183 присоединяется хэтчбек ВАЗ-11193. Пятидверные машины пошли с конвейера в конце лета. Кстати, седаны, когда готовили этот материал, стоили в столичных автосалонах 250 тыс. рублей, а первые хэтчбеки были дороже на 15–20 тысяч. Так что новая модель преодолела порог дешевизны в 10 тыс. долларов, хотя не исключено, что через некоторое время ажиотажная цена на пятидверки снизится.



Узлы и агрегаты в подкапотном пространстве, как и на большинстве современных моделей, скомпонованы очень плотно. Хвала – конструкторам, горе – сервисменам. Добраться до нужного узла сложно, а залезать

сюда, кажется,
придется
чаще, чем
предписывает
сервисная
книжка.

В обозримом будущем [ВАЗ](#) обещает еще одну модель – универсал, но сроки его появления в продаже не называет. А вот «калины» с новым 1,4-литровым мотором, возможно, выйдут на рынок в следующем году. Обещают еще версии с дизелем (ЗР, 2006, № 6) и даже полноприводные модификации (ЗР, 2006, № 8). Впрочем, хватит о туманных перспективах – разберемся лучше с тем, что уже есть.



Лада Калина

Сегодня и седан, и хэтчбек предлагают в единственной комплектации – «норма» с передними электростеклоподъемниками, центральным замком с дистанционным управлением на ключе, штатной сигнализацией и иммобилайзером. Покупатель вроде бы может сэкономить на дополнительной противоугонке, но многие машины продают уже с дублирующими системами, которые установили дилеры. Кроме того, на всех предлагаемых сегодня «калинах» руль помогает поворачивать электроусилитель.



Современный
дизайн,
хорошая
эргономика, к
материалам и
сборке нет
серьезных
претензий.
Эффективно,
хотя и шумно

работает
система
вентиляции –
даже в
сильный
дождь стекла
остаются
чистыми.

Не приходится выбирать и силовой агрегат – бензиновый восьмиклапанный двигатель 1,6 л (тот, что и на моделях «десятого» семейства) и пятиступенчатая механическая коробка. Редкие «Калины» с «автоматами» – не заводские модификации, а сторонние предложения (ЗР, 2006, № 8). Не очень насыщена и цветовая гамма, хотя на фоне многих конкурентов окрасы не выглядят скучными и банальными. К пяти уже имеющимся эмалям (красная «калина», бежевый «мускат», фиолетовая «боровница», светло-зеленый «аспарагус», синяя «слива») добавится еще один «металлик» – зеленовато-серый «совиньон».

В КАССУ ДОПЛАТИТЕ

Дилеры и сторонние фирмы, пользуясь нерасторопностью производителя, предлагают доукомплектовать «Калину». Предложения сыплются как из рога изобилия. Из первостепенных «добавок» стоит установить защиту картера (с работой 1000–1500 руб.) – высокий дорожный просвет усыпляет бдительность, и когда-нибудь «бронелист» спасет двигатель от удара, а вас от лишних трат. Заложите в статью расходов и строчку для аудиоподготовки – в комплектации «норма» на штатных местах – заглушки. Они же закрывают и отверстия на переднем бампере под противотуманные фары – комплект с установкой обойдется в 2500–4000 рублей. Хватает и разной мелочевки, скрашивающей водительскую жизнь, вроде подогрева передних сидений (от 1500 руб.), зеркал с обогревом (1000–1700 руб.), парктроника (3500–4500 руб.).



В центре
приборного
щитка –
дисплей с
показаниями

одометра и
маршрутного
компьютера,
фиксирующего
расход
топлива,
время в пути,
температуру
за бортом и
другие
параметры.

Некоторые «калины» продают в пластиковом «обвесе» – цена таких машин поднимается примерно на 25–35 тыс. рублей. Могут предложить и различные растяжки или усилители кузова (от 700 рублей). Только учтите: не всегда такой тюнинг улучшает поведение автомобиля, особенно если учесть, что большинство предлагаемых деталей не проходило заводских испытаний. Относитесь к подобным предложениям с осторожностью.



С первого
взгляда
«бардачок» не
кажется
маленьким.
Однако в него
с трудом
помещается
чехол от
магнитолы и
очки. На
расположенной
ниже
журнальной
полке места
тоже немного.

В любом случае, в автосалоне или другой фирме придется дополнительно оставить некую сумму. Можно обойтись несколькими тысячами рублей, а можно добрать «прибамбасов» до стоимости

автомобиля. Только имейте в виду: когда будете продавать машину, такие вложения вряд ли принесут дивиденды.

ОБЕРТКА И НАЧИНКА

Новые технологии и оборудование, закупленные для выпуска «Калины», смогли устранить многие дефекты сборки предшественников. Нет явных перекосов кузовных панелей, зазоры между ними пусть и не завидно маленькие, но равномерные.



На втором ряду три трехточечных ремня и ни одного подголовника. Будем надеяться, что хотя бы в дорогих комплектациях, которые появятся позже, шеи пассажиров будут защищены.

Аккуратно выглядит и интерьер – по большому счету придраться не к чему, если не считать мелочей, например, облой на краях какой-нибудь пластиковой детали или нечетко закрывающаяся крышка «бардачка».



Как и у седана, спинка заднего сиденья в хэтчбеке

складывается по частям.
Внутренний проем и небольшая погрузочная высота – то, что надо для погрузки крупногабаритных вещей.

Не покривлю душой, если скажу, что посадка в «Калине» – одна из самых удобных среди отечественных моделей. Здесь комфортно разместится и человек со скромными габаритами, и здоровяк – продольная регулировка кресла длинная, шаг между фиксированными положениями небольшой, да и до высокого потолка макушкой дотянуться непросто. Поставить плюс можно и за обзорность – передняя стойка не мешает при маневрах, а большие зеркала позволяют не крутить головой при перестроениях.



Багажник у седана не только вместительный, но и удобный. Жаль, что открывается лишь снаружи, ведь на ключе для него выделена кнопка.

Вдвоем на заднем ряду вольготно. Даже если посадить третьего, все усядутся с комфортом. Для своего класса – очень недурственный результат. Только вылезать неудобно – ноги задевают за отштамповку под задним сиденьем.

Просторный не только салон – для поклажи отвели целых 400 л. Конечно, речь о седане – в хэтчбеке багажник почти в полтора раза скромнее. Зато при разложенных задних сиденьях сюда влезет стиральная машина или небольшой холодильник, к тому же удобно

закладывать груз в большой проем. По углам багажника расположены специальные проушины, чтобы фиксировать поклажу.

ТРОГАЙ!

Поворачиваешь ключ в замке зажигания, и «Калина» из достойного конкурента иномаркам превращается в обычную «нашемарку». Непривычно громко по современным меркам голосит двигатель, салон полон неприятных вибраций. Даже для недорогой модели – перебор. На многих «калинах» уже с первых километров в эту какофонию вливаются занудные трансмиссионные голоса.



Крышка бензобака привязана к кузову – потерять ее на заправке невозможно. Предупреждающие надписи – в духе времени.

Восьмиклапанный 1,6-литровый двигатель, несмотря на солидный возраст, особо упрекнуть не в чем. Он тяговит, что облегчает жизнь в загруженном мегаполисе, да и на трассе не пасует – запаса мощности вполне хватает для разумного обгона. При этом у мотора довольно скромный аппетит – за городом высокий (читай, не лучший с точки зрения аэродинамики) автомобиль довольствуется 6,5–7 л/100 км при средней скорости 90 км/ч.



Лада Калина

Поведение «Калины» на дороге оставляет желать лучшего. Впечатление, что ты задаешь автомобилю не траекторию, а примерное направление. Энергоемкая подвеска хорошо глотает ямы и колдобины, но на каждый поворот рулевого колеса отвечает внушительным креном и только потом лениво меняет курс. При неточном рулевом

ней по стоимости, расценкам на обслуживание и запчасти. Наши и иномарки играют теперь на равных. Что еще нужно для честной борьбы?