

# ЧЕРНО-БЕЛЫЕ ДНИ

Лада Калина

Стас Панин

Изготовитель – АВТОВАЗ

Год выпуска – 2013

В эксплуатации «за рулем» – с сентября 2013 года

Пробег на момент отчета – 67 000 км

Публикации в ЗР

№ 12, 2013; № 9, 2014;

№ 2, 2015; № 1, 2016;

№ 6, 2017



## Расходы на эксплуатацию и обслуживание (0–67 000 км)\*, Р

|  |                |
|--|----------------|
| <b>Расходы на содержание: 0–57 000 км</b>              | <b>242 425</b> |
| Из них на бензин (АИ-95; средний расход 9,3 л/100 км)  | 185 690        |
| <b>Расходы на содержание: 57 000–67 000 км</b>         | <b>54 298</b>  |
| Из них на бензин (АИ-95; средний расход 10,1 л/100 км) | 40 418         |
| Две плановые замены масла в двигателе                  | 3920           |
| Блок управления кузовной электрикой                    | 6000           |
| Две опоры передних амортизаторов                       | 1900           |
| Два рулевых наконечника                                | 870            |
| Задняя правая ступица в сборе с подшипником            | 1190           |
| <b>Общие расходы</b>                                   | <b>296 723</b> |
| <b>Стоимость 1 км пробега</b>                          | <b>4,43</b>    |

\*Без учета транспортного налога, а также расходов на полисы ОСАГО и каско.



Модернизированные блоки управления кузовной электрикой в середине лета 2015 года встали на конвейер. Каталожный номер модуля привязан к комплектации машины. Индекс старого блока для Калины в исполнении Люкс – 21900-3840080-20, а обновленный имеет обозначение 60 на конце.

Редакционная Калина круглый год радуется своим поведением в гоночных условиях, но так же регулярно огорчает «гражданскими» болячками, запас которых никак не иссякает.

После успешного завершения зимнего гоночного сезона-2017 и очередной волны всяческих поломок (ЗР, № 6, 2017) Калина снова преподнесла подставу. Ближе к 60 000 км замкнулись на постоянное свечение поворотники по правому борту. Сверив свои опасения с отзывами на форумах, выявил причину неисправности: перегорел так называемый «ключ» в блоке управления кузовной электрикой (он размещен в салоне), отвечающий за поворотники соответствующего борта. Проблема характерна для Калин и родственных Грант, выпущенных до 2015 года. На более свежих машинах установлен модернизированный модуль.

Вопрос со строптивым модулем решает двумя путями: перепайвают «ключи», которые можно достать как отдельные запчасти (неоригинальные), или меняют блок на модифицированный. Первый вариант требует времени и рук опытного мастера, чтобы вылечить плату. Второй способ проще, но влетает в копейку, ведь новый модуль стоит около 6000 рублей.

В нашем случае блок пришлось заменить. По пути в гараж (поехал, чтобы в тепле снять модуль и оценить его состояние) замкнуло и поворотники по левому борту, при этом я ощутил сильный запах горелой проводки. В такой ситуации лечение платы показалось крайне рискованной затеей.

После этой эпопеи начал готовить Калину к летнему сезону гонок. Усилил кузов, чтобы он легче переносил повышенные нагрузки. Благодаря стабильности «геометрии» улучшился и управляемость автомобиля. При этом я использовал относительно бюджетные решения, которые не мешают повседневной

эксплуатации, – приобрел пару распорок и подрамник (производитель Autoproduct). Элементы внедрял поэтапно, чтобы оценить эффект от каждого в условиях гонок и повседневной эксплуатации.

Сначала установил распорку на передние стаканы (кузовные опоры стоек подвески). Помимо локального увеличения жесткости кузова она обеспечивает двигателю дополнительную опору. Эта четвертая точка заметно ограничивает смещение силового агрегата в продольном (относительно кузова) направлении без заметного увеличения вибраций. В гоночных условиях распорка значительно повысила собранность кузова, что особенно хорошо ощущается в шпильках и затычных поворотах. Увы, при повседневной эксплуатации этот эффект практически незаметен.

А вот задняя Х-образная распорка разочаровала. Она лишь съела часть объема багажника, а поведение машины вообще не изменилось даже на трекке. Конструкция распорки позволяет свободно вписать ее в кузов: остаются на месте все обшивки, не нужно что-либо сверлить или приваривать. Однако она слишком хлипкая: если и повышает жесткость кормы, то незначительно.

Наибольший эффект дал подрамник с жесткими рычагами. Его присутствие на машине ощущаешь даже при езде по городу. Собранность кузова возросла колоссально, но куда значительно преобразилось рулевое управление. Обратная связь стала гораздо лучше: снизилась ватность, повысилась «острота» руля, наконец, появился отчетливый «ноль».

Посреди летнего гоночного сезона на Калину вновь поставили полуспортивные передние и задние амортизаторы Damp (SS20) с регулировкой жесткости на отбой и передние четырехпоршневые суппорты JBT. Выигрывать во времени круга с этими «железом» небольшой, но ездить на машине стало приятнее.





Единственный недостаток подрамника – существенное уменьшение клиренса. Калина неожиданно начинает скрести защитой в тех местах, где раньше проезжала с запасом.



Согласно сервисной технологии при замене модуля кузовной электрики нужно снимать переднюю панель, поскольку доступ к нему крайне ограничен. Однако умельцы предлагают более простой способ – в интернете есть подробные советы. Правда, этот вариант тоже требует времени и терпения. Я смог снять старый модуль за час, а вот сборка заняла два часа, и нервы были уже на пределе.

В плане техники Калина откатала летний сезон на пять. Потери немногочисленные, одни лишь расходники. Впервые потребовали замены два рулевых наконечника (порвались пыльники) и загудевший задний правый ступичный подшипник. Его пришлось обновлять в сборе со ступицей, так как некачественные колесные шпильки сорвали в ней резьбу. Ну и традиционно подустала одна из опор передних амортизаторов. В гоночных условиях это плёвые поломки. Калина проехала полноценный сезон, на паре этапов за руль садились два и даже три пилота – нагрузка на машину была очень серьезной.

Перед зимними стартами вернули штатные амортизаторы и передние тормозные механизмы. Тогда же обнаружилась еще

Состояние порогов при пробеге 63 000 км. Сложно сказать, когда именно появились первые болячки. Я долго не замечал эту житейскую проблему, пока на нее не указали калиноводы.



Задняя распорка подобной конструкции – пожалуй, единственное бесполезное решение из всего пакета усиления кузова. С ней можно рассчитывать лишь на эффект плацебо.



На суровых зимних спринтах оригинальная опора переднего амортизатора развалилась. Это легкое ранение. Были случаи, когда даже летом усиленные спортивные аналоги гнули стаканы кузова.

одна «гражданская» болячка: стали облезать пороги. Заводские брызговики совсем не защищают их от «пескоструя». Если своевременно не заменить брызговики более развитыми или не приклеить на пороги бронировующую пленку, то первые оспины на кузове появятся уже после 50 000 км пробега.

Вдобавок странным образом стала залипать кнопка управления центральным замком в блоке водительской двери. Снятие обшивки и осмотр модуля не выявили дефектов. Плохо то, что замки при залипании кнопки сами открываются после перехода электрики в спящий режим. Как побороть эту неисправность, пока не решил.

В ходе зимних гонок Калина вновь реабилитировалась. Сезон запомнился высокими скоростями на не самых ровных покрытиях. Я ожидал поломок уже после первой трассы, однако Калина продержалась почти до конца календарной зимы. После сурового вылета развалилась только опора правого переднего амортизатора, причем машина непринужденно доехала до дома своим ходом фактически без опоры.

Молодец, так держать!

ЭР



Чашка распорки и пластина на опоре амортизатора (ее ставят на заводе) хорошо усиливают стакан кузова, зажимая его в бутерброд. Эта конструкция надежно отработала летний сезон и даже зимний гоночный, когда кузову доставалось очень сильно из-за больших скоростей на неровных дорогах.