

**Обрстая новыми опциями, «Лада-Калина» все больше походит на современный европейский автомобиль. О последних изменениях рассказывает Андрей Сидоров. Фото: Павел Сидоров.**



За нынешний год «Калине» удалось сбросить немного «жира» и одновременно нарастить мышечную массу – новый 16-клапанный двигатель избавился от «лишних» 200 кубиков объема, но прибавил при этом девять «лошадей» мощности. Результат – машина стала чуть динамичнее и заметно менее прожорлива. И если улучшения динамики владелец практически не заметит (максимальная скорость возросла всего на 5 км/ч, а разгон до сотни упал на 0,8 с), то экономичность ощутит собственным карманом. Расход на сотню у 1,4-литровой машины в смешанном цикле – 6,7 л против прежних 7,8 л. Иными словами, каждый седьмой километр – бесплатно.



О новом двигателе ВАЗ-11194 мы подробно рассказывали в ЗР, 2005, № 9. Напомним, объем сократили, уменьшив диаметр цилиндров с 82 до 76,5 мм. Изменили камеру сгорания, фазы газораспределения, оснастили 16-клапанной головкой цилиндров и деталями ГРМ фирмы «Гейтс» (Gates), ресурс которых (включая зубчатый ремень) – 200 тысяч километров! Еще один штрих современности – новые двигатели соответствуют экологическим нормам Евро III, без труда перестраиваются на Евро IV и, как уверяют заводские специалисты, им вполне по плечу и перспективные Евро V. Пусть отдельному покупателю до этого, по большому счету, дела нет, зато всем вместе польза – над мало-мальски крупными городами России прочно обосновались серые шапки гари.

До конца года АВТОВАЗ планирует выпустить около трех с половиной тысяч «калин» с новым мотором, машин же с 1,6-литровым двигателем – более 30 тысяч. Впоследствии выпуск 1,4-литровых возрастет до 50 тысяч в год.



Следующие два новых элемента комплектации хотя и менее заметны на фоне нового двигателя, но, по-моему, куда важнее. Это подушки безопасности для водителя и переднего пассажира и тормоза с антиблокировочной системой (ABS) в приводе.



И пусть «Калина» благодаря великолепной жесткости кузова и безопасному интерьеру и без подушек укладывается в действующие нормы ЕЭК ООН, с последними гораздо спокойнее. Тем более что сами подушки – из Швеции, от фирмы «Аутолив» (Autoliv), знающей в своем деле толк, а ремни безопасности с преднатяжителями – эстонские «Норма». Но «Калина» – российский автомобиль, поэтому неплохо бы в этом вопросе учесть исконно русский менталитет. Ничто не мешает пустить мотор и мчаться хоть с максимальной скоростью, наплевав на эти ремни. Голов, по прочности сопоставимых с чугунными шарами, среди нас, похоже, три четверти. Их глаза свысока поглядывают на чудака, пристегнутого по всем правилам. Иными словами, механизм, препятствующий движению автомобиля, пока все в нем не пристегнутся, нам нужен едва ли не больше самих подушек. И не примитивный, который можно обмануть, защелкнув замки в положении «ремень за спиной», а самый настоящий, с тройной защитой от дурака.

Адаптация антиблокировочной системы к «Калине» началась еще в феврале 2005 года, когда ВАЗ заключил контракт с фирмой «Бош». Параллельно испытаниям отработали и технологию диагностики ABS на станциях техобслуживания.



Система состоит из гидроагрегата (основного исполнительного устройства, управляющего через электромагнитные клапаны давлением в рабочих тормозах), электронного блока управления, электронасоса и четырех датчиков скорости – по одному на колесо. Стоит колесу заблокироваться в торможении, как давление в его тормозе падает на долю секунды – и вновь возрастает, не давая колесу сорваться в скольжение. (На педали тормоза работа ABS ощущается как отчетливый стрекот или хруст.) Благодаря этому автомобиль остается управляемым в экстренном торможении даже на мокрых и скользких дорогах. Внедрение ABS повлекло за собой некоторые конструктивные изменения: для установки датчика скорости изменены поворотный

кулак и передняя стойка. На приводах напрессованы зубчатые роторы, с которых считывается скорость вращения колес. Упразднен регулятор давления в задних тормозах.

«Калин», оснащенных столь полезной опцией, планируют уже в этом году выпустить около полутора тысяч.

## КРИТЕРИЙ ИСТИНЫ

Ну а теперь, когда мы знаем, на что нужно обратить внимание, самое время опробовать новшества за рулем – программа презентации позволяла сделать это обстоятельно, без спешки.

На первом этапе мне достаются 1,4-литровый хэтчбек и полторы сотни километров карельских дорог.



Устраиваюсь поудобнее. За рулем вполне просторно и, в отличие от «десятки», ногам, кажется, чуть вольготнее – педаль газа немного утоплена вперед. Зеркала позволят без труда оценить обстановку сзади – большие, удобной формы, а сферичность такова, что объекты в них сохраняют естественные пропорции. Регулировка – джойстиком из салона: несмотря на небольшие их рыбки, выставить зеркала по росту сложности не представляет.



«Я вам не скажу за всю Одессу», но у автомобиля с бортовым номером «3» обнаружил следующие особенности. Передняя подвеска, на мой взгляд, слабовата – несколько безобидных выбоин в асфальте заставили ее сработать до упора. Не до деформации кузова, но все же ощутимо. Учтем и впредь будем аккуратнее. Едва слышно поскрипывает сиденье, совсем по-домашнему, как сверчок за печкой, а вот панель, показалось, дребезжит временами громче, чем хотелось бы. Для оценки «максималки» присмотрели отличное новое шоссе – до горизонта ни одной машины и какого-либо жилья вдоль дороги.

Газ в пол, 160 км/ч переваливаем с легкой вибрацией на руле и упираемся в 165 км/ч по спидометру. Что ж, больше никто и не обещал. А коллеги за ужином уверяли, что запросто укладывали стрелку на упор (200 км/ч). Рыбаки...



Характер нового мотора – на любителя. Чтобы почувствовать прирост мощности, стрелку тахометра придется подводить к красной зоне. Да и добавленный «килограмм» момента переехал с трех за четыре тысячи оборотов. Иными словами, щелкать передачами приходится гораздо чаще, чем на старом добром 1,6.

Отметим приятную особенность: даже на максимальной скорости в машине тихо, аэродинамических шумов почти нет, разговаривать можно не напрягаясь. И две менее приятных – при движении прямо рулевое колесо оказывается повернутым вправо примерно на 10°. Покупателю-педанту такая небрежность будет явно не по душе.

Вторая особенность обнаружилась на следующий день у 1,6-литровой машины. Ее подвеска достойно выдержала испытания на энергоемкость, ни разу не сработав до упора, но насторожило неожиданно резкое подруливание в быстрых крутых поворотах на асфальте. Оказалось, заднее внутреннее колесо теряет контакт с дорогой, наружное, соответственно, подламывается и дает заметный увод. Он-то и заставляет машину ввинчиваться в поворот. Впрочем, такие маневры с визгом шин в повседневной эксплуатации – дурной тон. А вот легкость управления, экономичность, динамика, компактность при довольно просторном салоне – тон хороший. Современные опции (ЭУР, ABS, подушки безопасности, в ближайшем будущем – кондиционер) и умеренная цена смогут, надеемся, хоть как-то противостоять экспансии с Востока и «засланным казачкам» – иномаркам, собранным в России.

**Получив опции, подобающие современному автомобилю, и сбавив цену до отвечающей своему классу, «Лада-Калина» понемногу завоевывает свою нишу на рынке.**