

Примерив на «Калину» несколько комплектов амортизаторов и другого «железа», а также шин разной размерности, в роли педагогов выступили Сергей Воскресенский и Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.



Задумав привить «Калине» хорошие манеры, мы даже не предполагали, с какими трудностями столкнемся. Одну из передовых моделей ВАЗ выпускает уже третий год, а на прилавках и в интернет-магазинах многие оригинальные детали до сих пор в дефиците. Ни российские, ни зарубежные производители особо не рвутся «улучшать» автомобиль.



Но мы-таки собрали с миру по нитке, точнее, по «железке». К штатным амортизаторам СААЗ добавились демпфирующие элементы питерской «Плазы» и самарского предприятия «Система технологий». Кстати, вдобавок к последним, грозно именуемым SS20, получили оригинальные верхние опоры амортизаторных стоек, увеличивающие угол продольного наклона (кастер). Компанию им составила растяжка передних стоек. Калужская фирма «Автоэлектроника» предложила электроусилитель руля, который будут устанавливать на конвейерные автомобили.



Еще решили поиграть шинами – проверить, как ведет себя «Калина» в обувке разной размерности. Для максимальной корректности взяли 13-, 14- и 15-дюймовые типоразмеры одной модели – отечественные Amtel Planet-301. С них и начнем!



НЕ В ДЮЙМАХ СЧАСТЬЕ

175/70R13. Бюджетность этих шин чувствуется сразу. Видимо, ориентиром для разработчиков послужили далеко не самые современные автомобили, будь то наши или зарубежные. «Калина» на таких покрышках ведет себя вяло и скучно. Легкий, но совершенно «пустой» руль, задумчивые реакции в поворотах и откровенное желание при первой же возможности вывалиться передней осью наружу выража. В скольжении автомобиль очень неохотно реагирует на доворот руля и сброс газа.

Замеры на динамометрической дороге выявили стабильные, но совершенно неинформативные тормоза. Зато на 13-дюймовых покрышках автомобиль мягко и далеко катится. Как следствие – самый низкий расход топлива.



175/65R14. По тому, как заскрипели разболтанные жизнью обивки салона, чувствуем – машина стала жестче. Хотя чуть большая вибронегруженность – сравнительно небольшая плата за приобретенную цельность реакций и неожиданную активность при маневрах, которой «Калина» не славится. Даже усилитель руля, будто спохватившись, попытался нагрузить баранку хоть какой-то обратной связью. Конечно, реакции далеки от совершенства – в быстром повороте и на «переставке» водителю по-прежнему мешают большие крены кузова и запаздывания, но машина едет надежнее, понятнее.



Тормозной же путь практически не изменился, хотя 14-дюймовые шины резче срываются в блокировку. Зато более внятное усилие на педали позволяет точнее управлять замедлением. Совершенно неожиданно у «Калины» ухудшилась способность к свободному качению – иными словами, выбеги, что сказалось на расходе топлива, хотя и незначительно. Посему имеет смысл задуматься: стоит ли пожертвовать лишней порцией бензина ради лучшего поведения на дороге.

«Переставка»	
Скорость	км/ч
Амортизатор 1 (100%)	87,2
Амортизатор 2 (100%)	88,8
Амортизатор 3 (100%)	92,4
Амортизаторы	км/ч
СААЗ	88,8
Степень	88,8
ВЛН	88,8

185/55R15. Эти шины добавили «Калине» привлекательности не только внешне, но и в поведении на дороге. Она стала чуткой, импульсивной, послушной. Нормально заработал и усилитель руля – в крутом повороте теперь не приходится угадывать, на какой угол повернуть колеса. Но самое главное – «Калина» почти безупречно отслеживала заданную траекторию, что, безусловно, сказалось на «переставке». Увы, бесплатных пирожных не бывает: автомобиль чувствовал на дороге каждый шовчик, каждый камешек – в общем, обстоятельно вытрясал душу.



Однако это полбеда – вдобавок стало тяжелее тормозить, поскольку машина начала рыскать из стороны в сторону. Более того, возникло ощущение, что сцепные свойства шин превышают возможности стандартных тормозов. Выросло усилие на педали, появились рывки при интенсивном замедлении. Возможно, поэтому завод не рекомендует переобуваться в покрышки этого типоразмера. Почитателей больших дисков и низкопрофильной резины, пожалуй, еще сильнее расстроит, что автомобиль растерял несколько километров максимальной скорости. Не говоря о том, что хуже стала эластичность на высоких скоростях, вырос аппетит.



Предварительный итог: «Калине» больше по нраву шины, рекомендованные заводом-изготовителем, – 13- и 14-дюймовые. Причем последние – оптимальный вариант с точки зрения комфорта, экономичности, устойчивости и управляемости.

ХОД АМОРТИЗАТОРОМ

СААЗ. Перед тестом на машину установили комплект новых демпфирующих элементов Скопинского автоагрегатного завода, которыми сейчас комплектуют новые «калины». По настройкам видно – разработчики пытались улучшить аморфную управляемость «Калины», с лентой реагирующей даже на довольно резкие движения рулем. С ростом скорости «Калина» активизируется и выглядит довольно бодро на «переставке» и в поворотах. Но и здесь не хватает быстрей действия и точности рулевого управления. Хотя надо отдать автомобилю должное – ведет он себя вполне логично и ожидаемо.

Не все так однозначно с плавностью хода. Если передняя подвеска неплохо справляется с обязанностями, разве что жестко и шумно отслеживает мелкие неровности, то задняя проявляет излишнюю самостоятельность. Она явно грубее реагирует на ямы и колдобины, старательно передавая их на кузов. В результате «Калина» ощущается излишне жесткой. Хотя запаса энергоемкости в подвесках и так даже с избытком.

Амортизаторы СААЗ работают стабильно, но им не хватает сбалансированности характеристик. Непонятно, зачем делать столь упругими демпфирующие элементы задней оси. Если таким образом пытались улучшить управляемость, то почему увеличили именно вертикальную жесткость?

«Плаза». Передняя подвеска стала мягче и комфортнее. Зато на пологих волнах появилась валяжная раскочка кузова, увеличились крены. Прежде чем повернуть, машина заваливается в противоположную от виража сторону и только потом реагирует на руль. При этом задние амортизаторы, наоборот, пытаются продемонстрировать жесткий, «плазовский» характер, собирая с дороги всю мелочь. Получается, что оси «едут» словно бы отдельно друг от друга, а это здорово вредит управляемости. Комфорта тоже нет – на неровностях сиденья все равно изрядно потряхивает.

И это не самое досадное. В некоторых ситуациях «Калина» стала коварной: ведь «в унисон» увеличившимся кренам кузова активнее заработали жесткие задние амортизаторы. В быстрых поворотах появилась склонность к заносу. Возникает он неожиданно и развивается очень резко, требуя от водителя недюжинной реакции и мастерства, чтобы вернуть автомобиль на траекторию. Пожалуй, производителю не мешало бы отшлифовать характеристики. Можно сместить баланс в сторону комфорта либо, наоборот, сделать машину по-спортивному жесткой. Но главное – не стоит ухудшать и без того посредственную управляемость.

SS20. Кто бы мог подумать, что за названием «Комфорт» скрывается почти 50-процентное увеличение усилия при ходе отбоя, а вариант, более близкий по характеристикам к заводскому, назвали «Стандарт»? Впрочем, это право изготовителя, который, кстати, обещает начать серийное производство таких амортизаторов к весне. Мы испытали новинку одними из первых.

Автомобиль стал плотным, упругим и, пожалуй, более логичным. На небольших скоростях он подробно повторяет профиль дороги, старательно потряхивая сиденья на почти незаметных глазу неровностях. Но эдакая спортивность не воспринимается телом как дискомфорт, поскольку машина стала цельной. Она не глотает мягко передними колесами неровности, но и не «лягает» увесисто сиденья задними – подвеска равномерно распределяет амплитуду перемещений кузова между колесами. Зато энергоемкость выше всяких похвал, да и на высокой скорости «Калина» ведет себя стабильно.

Заметно меньше стали крены кузова, но задняя ось, увы, «выключилась» из работы – в быстрых поворотах машина все норовит распрямить траекторию. Такие же проблемы на «переставке» – при скоростях, близких к предельным, водителю мешает

скольжение передней оси. Надеемся, разработчики прислушаются к нашим рекомендациям и еще поколдуют над характеристиками.

Несмотря на небольшие недочеты, SS20 – оптимальный из трех испытанных комплектов. «Калина» с ним довольно комфортна на плохих дорогах, а при резких маневрах – прогнозируема и не опасна.



МЕНЯЕМ КАСТЕР

Это помогут сделать нестандартные опоры передних стоек, выпускаемые предприятием «Система технологий» (на фото слева, справа – штатная опора). В отличие от оригинальной детали, у самарской опоры точка крепления стойки сдвинута назад, из-за чего продольный угол наклона (кастер) увеличился. АВТОВАЗ рекомендует не более $+1,5^\circ$ – после установки тюнинг-опоры он вырос до $+2,5^\circ$. Кстати, абсолютно нормальный показатель для современных автомобилей, и «Калине» он явно пришелся впору. Машина стала четкой, цельной, напористой в управлении, что отрадно сказалось на предельной скорости при выполнении «переставки» (быстрее на 1,1 км/ч). Но главное, заметно улучшились водительские ощущения – руль стал точным и понятным.



ПРОВЕРИМ НА ЖЕСТКОСТЬ

Растяжка – в числе немногих, что удалось приобрести для «Калины». Видимо, особым спросом не пользуется? Наши испытания показали, что, в отличие от «десятки», особых изменений в поведение автомобиля она не вносит. «Калина» лишь чуточку прибавила в скорости на «переставке» (0,5 км/ч на 14-дюймовых покрышках). Вывод: кузов достаточно жесткий и не нуждается в дополнительном усилении.



РУЛИМ ЛУЧШЕ

Заодно мы решили попробовать на «Калине» электроусилитель руля, изготовленный ОАО «Автоэлектроника» (Калуга), которым будут комплектовать часть новых автомобилей. Различия в настройках с прежним прибором из Махачкалы проявились в первую очередь при больших углах поворота руля и на скоростях выше 70–80 км/ч – калужский усилитель поддерживает водителя более четкой обратной связью. Правда, ему все-таки недостает отзывчивости при небольших отклонениях штурвала. Хотя 15-дюймовые покрышки заметно улучшили реактивное действие, а близким к идеальному оказался вариант с увеличенным (за счет верхних опор) продольным углом наклона амортизаторных стоек. Кстати, при кастере $2,5-3^\circ$ даже на 13-дюймовых шинах рулевое управление приобрело приемлемую информативность.

Как сделать «Калине» хорошо? Наш рецепт – 14-дюймовые шины, амортизаторы SS20, увеличенный кастер.