

Десять новейших универсалов успешно финишировали в ралли-рейде Астана–Алматы. 1200 километров за рулем одной из машин проехал Андрей Сидоров.



Весной этого года начались продажи «Калины»-универсала. АВТОВАЗ решил отметить завершение модельного ряда грандиозным журналистским ралли-рейдом по Казахстану. Столь массированный охват СМИ ставил целью донести до потенциальных покупателей информацию, что называется, из первых уст. Ограничений минимум: вот машина, вот карта маршрута – встретимся на первом спецучастке через 300 километров, время пошло!



Караван светло-серых «калин»-близ-няшек лег на курс, соединяющий две столицы Казахстана. Все машины одной комплектации – «люкс», то есть помимо четырех колес, двигателя и сидений оснащены легкосплавными дисками, кондиционерами, ABS и двумя подушками безопасности. Из сопутствующих «люксу» мелочей – молдинги, черные рамки дверей, противотуманные фары, полный электропакет, бархатная обивка сидений (причем передние с подогревом).



Начинка та же, что у базовой версии: 1,6-литровый 8-клапанный двигатель мощностью 81 л.с. Поэтому не будем заострять внимание на ездовых качествах – они равноценны уже хорошо знакомым нам седанам и хэтчбекам с такими же моторами. Отпускная цена «люкса» – 290 756 рублей, на 44 тысячи дороже «нормы». Стоит ли он этих денег? Если во главу угла поставить дешевизну покупки, то, конечно, нет. Более того, из «базы» можно еще исключить электроусилитель, ведь управление и так достаточно легкое: от упора до упора баранки четыре с лишним оборота!

Однако следуя этой логике, мы придем к мотороллеру, то бишь скутеру. Даже в недорогой машине хочется немного комфорта и, конечно, безопасности.



Багажник универсала – 350 литров, а если сложить заднее сиденье, все 650. Немало, учитывая городское назначение автомобиля. Впрочем, если брать в дорогу только необходимое, а не то, что «может пригодиться», то и для дальних путешествий машина окажется вполне подходящей. Располагает к этому и удачная эргономика – при росте 186 см я без труда удобно устроился за рулем, а спустя несколько часов движения вышел, что называется, без посторонней помощи – ни спина, ни руки-ноги не затекли. На «десятке» такое удастся не каждому. Эргономика, пожалуй, одно из главных достижений «Калины», обращенное к потребителю.

* * *



Ровная, как стрела, дорога уходит за горизонт казахской степи. Встречные попадают так редко, что кажется, люди здесь не живут. Вместе с тем качество асфальта отличное. Превышать 90 км/ч и в этой пустыне, конечно, нельзя. Но, с другой стороны, как иначе удостовериться в заявленных характеристиках автомобиля? Перекрытое шоссе – готовая динамометрическая дорога, каких у нас еще поискать. Спустя примерно минуту разгона стрелка спидометра остановилась около 170, а навигатор показал 165 км/ч. По «максималке» – зачет! Кстати, несмотря на весьма высокий темп езды, расход топлива в пробеге оказался на удивление скромным: 7,4 л/100 км.

Вторая главная удача «Калины», на мой взгляд, – примирение извечных антагонистов, комфорта и управляемости. Машина получилась довольно мягкой и в то же время неплохо рулится. И это при клиренсе 160 мм, что в России еще долго будет неоспоримым достоинством!

Виброакустический комфорт, который, кстати, намерены вскоре улучшить, оказался вполне приемлемым. Конечно, можно привести в пример не один десяток более тихих машин, но они окажутся куда дороже!

Кондиционер в этой поездке толком опробовать не удалось – в начале мая в Северном Казахстане совсем не жарко. Пронизывающий холодный ветер более располагал к пользованию «печкой». Однако несколько часов летнего тепла все же выпали нам на подъезде к Алматы. Климатическая установка справилась с ним шутя. _

«Лада-Калина» – не имеет конкурентов в своей ценовой группе. Самый близкий в подобной комплектации автомобиль именитой марки будет как минимум на треть дороже.