

У каждого крупного автопроизводителя есть придворное ателье, где дорабатывают серийные модели, будь то престижные седаны или городские хэтчбеки. К последним решил присмотреться Вадим Никишев. Фото: Константин Якубов, Константин Васильев.



Тест «зажигалок» В-класса мы запланировали давно. Непременным условием было участие... «Лады-Калина»! Вы спросите, разве есть у нее горячая версия, способная составить конкуренцию именитым маркам? Есть. По крайней мере так нам тогда казалось. Но завод не оправдал ожиданий, выпустив под именем «Калины-Спорт» практически серийный автомобиль. А обещанный прототип полноприводной версии с турбодвигателем завис на стадии доработок.



В итоге к Дмитровскому полигону стартовали заводской «Опель-Корса OPC» и частная «Калина» с турбомотором. Объединяет их принадлежность к одному классу и 1,6-литровые наддувные двигатели. Что же может противопоставить заводской продукции небольшой коллектив инженеров-энтузиастов, способен ли невзрачный Давид побить основательно подготовленного немецкого Голиафа?

В ПРАЩЕ ДАВИДА



Еще на шоссе тюнинговая «Калина» намекнула на внушительный потенциал. При напряженных обгонах она не только не отставала от «Опеля», но буквально утыкалась ему в корму, заставляя водителя сбрасывать газ. При том что турбонаддув немецкой машины, нагнетая в цилиндры воздух под давлением 1 бар, пробуждает 192 «лошади»! Впрочем, ничего удивительного: «Калина» заряжена серьезнее. Гораздо серьезнее.



В праче у «Давида» – турбонагнетатель TD04 от «Субару-Импрезы WRX», выдувающий в пике ни много ни мало 1,2 бар. Давление наддува регулируется перепускными клапанами в пневмоцепи обратной связи и ограничивает производительность на трех низших передачах: 0,6, 0,8 и 1,0 бар соответственно.

Еще до установки турбины заменили коленвал, поставили оригинальные поршни и снизили степень сжатия до 8,5. В 16-клапанной головке расточили каналы, но оставили штатные распредвалы. И впускной ресивер, и выпускной коллектор «паук» – самодельные. Датчик массового расхода воздуха, непригодный в схеме со сбросом воздуха в blow off (общепринятое название перепускного клапана), заменили датчиком абсолютного давления. При настройке системы, где используется широкополосный лямбда-зонд и контроллер «Январь» 5-й серии (штатный не пригоден для точной настройки), пришлось переделывать проводку. Интеркулер фронтального типа фирмы OBX разместили перед основным радиатором, его можно разглядеть в пасти огромного воздухозаборника.



Топливо – бензин А-95 – качает шестеренчатый насос Walbro с подачей около 200 л/ч, форсунки Bosch пропускают до 418 см³/мин. Вновь появилась обратка, чтобы поддерживать постоянный перепад давления относительно наддува в коллекторе. Расход топлива при предельной нагрузке – свыше 100 л/ч!

Замеры на стенде обещали 255 л.с. при 6000 об/мин и 315 Н.м при 4000–5000 об/мин – осталось проверить, как это воплотится в максимальной скорости и разгоне до сотни.



Пристрелочные заезды заставили тщательно подбирать стартовые обороты: недобрал – мотор проваливается даже не в турбояму, а в турбоовраг. Поднял повыше – избыток тяги срывает колеса в пробуксовку, которая не прекращается вплоть до третьей передачи, несмотря на самоблокирующийся дифференциал.

Впрочем, это неплохо: 5-ступенчатая коробка в сочетании с керамическим сцеплением Pilengo подвергается заоблачным нагрузкам, а проскальзывающие шины играют роль своеобразного демпфера, предохраняя трансмиссию от поломок. Кстати, штатные приводы и шарниры в таком режиме выдержали 20 000 км и не показывают признаков усталости.



| РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» | | |
|-------------------------------|-------------|------------|
| Эластичность | Lada Kalina | Opel Corsa |
| Время разгона с 60–100 км/ч | 8,66 | 5,27 |
| 60–100 км/ч | — | 7,52 |
| 80–120 км/ч | 12,8 | 8,24 |
| 80–120 км/ч | — | 5,85 |

А вот наша экспертная бригада утомилась.

Совладать с турбо-«Калиной» совсем не просто. При каждом переключении ее резко ведет в сторону, а на максимальной скорости 225 км/ч (!) она болтается по «динамке», как мыло в ванне.

Не способствуют взаимопониманию машины с водителем стандартный рулевой механизм и минимально доработанные тормоза. Воображение невольно рисует летящий булыжник, вся задача которого – поразить Голиафа и с тем уйти из памяти.

СИЛА ГОЛИАФА



«Корса OPC» поначалу произвела впечатление нервной: острый руль (всего 2,5 оборота от упора до упора), жесткая подвеска, не позволяющая расслабиться на неровной дороге... Инженеры Opel Performance Center сделали все, чтобы владелец «Корсы» получил возможность проявить свое водительское мастерство. Короткие передачи, на которых мотор моментально выкручивается до максимальных 6500 об/мин, ударные переключения, чувствительные тормоза...

Однако все, как полагается, относительно. После прострелов на «Калине» немецкая машина показалась покладистой. Да, при интенсивном разгоне руль нужно держать крепче: сказывается силовое подруливание. Но и только! На максималке переговоры экспертов выглядят так: «Ну, сколько там, 215? Давай потихоньку разворачиваться, надо в обратном направлении замерить». В

отечественном автомобиле на таком режиме все силы уходят на его обуздание, тут уж не до разговоров.



«Корса OPC» действительно заметно уступила «Калине» в разгоне до сотни и максималке. Зато отыгралась в других дисциплинах – эластичности, торможении, управляемости. Не говоря уж о качестве, сбалансированности и надежности. После замеров выяснилось, что «Лада» могла быть... еще быстрее! Но от вибрации ослабло соединение выпускного коллектора и турбонагнетателя, уплотнительная прокладка прогорела – и мотор не выдал расчетной мощности. Осталось лишь привести слова хозяина машины, инженера-физика по образованию: «Это нисколько не оправдывает «Калину», а лишь доказывает: такого рода проекты – скорее конструктор для взрослых, чем настоящий спорткар».

«Калина» – неплохая основа для создания горячего хэтчбека. Но эта задача по зубам лишь заводу или достаточно крупной тюнинговой фирме с большим опытом. Представленная турбо-«Калина» не конкурент комплексно доработанной иномарке от придворного ателье, хотя и обыгрывает ее по ряду параметров.

ПОСТСКРИПТУМ



Наверное, не совсем корректно было сталкивать лбами продукт профессионального ателье и частный проект. Но жаль было хоронить идею противопоставить «горячую» «Калину» зарубежным хот-хэтчам.

В конце прошлой зимы мы ориентировались на 150-сильную Lada Kalina GTI разработки фирмы «ТоргМаш». Ей нашлись бы равные соперники: Ford Fiesta ST, Seat Ibiza FR (хоть с бензиновым мотором, хоть с дизелем!), Opel Corsa GSi, Peugeot 207 RC... Но не сложилось - как говорит Вадик Чепижак, ответственный за тюнинговое направление «ТоргМаши»: «Я перфекционист». Его стремление сделать достойный продукт подвело нас дважды: когда он затеял работу по установке турбонаддува на уже имеющийся мотор, мы перенесли тест. А потом,

когда прототип был уже на ходу, его не стали «сравливать» с известными марками по той же причине. Ему только предстояло стать готовым продуктом, в противном случае «Калина ТМС» дала бы такие же поводы для критики, как и наша героиня. Зато сейчас «ТоргМаш» уверен в своих силах – подождем до весны и сравним их «горячий хэтчбек» с новым конкурентом.



В заключение отмечу факт, касающийся уже состоявшегося теста, который не сразу попал в поле зрения. Взгляните на показатель разгона до 100 км/ч «самодельной» турбо-«Калины». Ничего не настораживает? Тогда пролистайте архив наших тестов переднеприводных автомобилей. Эта не доведенная до ума «Калина» - со стандартным передаточным рядом, на относительно узких шинах, без трекшн-контроля - показала едва ли не лучшее время. По крайней мере, одно из самых выдающихся среди машин с приводом на переднюю ось.