

Сравнение иномарок с отечественными автомобилями подчас вызывает у их владельцев почти боксерскую агрессию. Сведем на «ринге» российские седаны: ведь покупатель в автосалоне видит их рядом. Короткий поединок между «Калиной» и «Самарой» судил Денис Арутюнян. Фото: Александр Кульнев.



Бойцы уже на ринге! В синем углу готовится к схватке опытный боксер по имени «Лада-Самара». В красном – противник помоложе: «Лада-Калина». Многие, несомненно, сделают ставки на «Калину»: в ее активе молодость и стремление быть на уровне современных требований. Сможет ли она оправдать доверие? Скоро узнаем, пришло время объявлять...

#### ПЕРВЫЙ РАУНД



Солидный возраст – не только повод для горькой досады, но и залог немалого жизненного опыта. Сколько в «Самаре» сменилось рулей и вариантов передней панели? И пусть нынешний интерьер не блещет ни красотой, ни отточенностью стиля, претензий к нему не так уж много. Усаживаясь, машинально отмечаю удобные кресла с подогревом (привилегия максимальной комплектации), в которых удобно устроится даже боксер любого роста. Для полной гармонии стоило добавить хотя бы небольшие валики боковой поддержки; без них в быстром повороте недолго соскользнуть с седла. Но и в таком виде сиденья заслуживают неплохой оценки – здесь можно провести немало времени без опасения за здоровье позвоночника. Жаль, что сзади нет такого простора и удобства: узкое пространство для ног и низкая крыша позволяют усадить разве что юниора или представителя сверхлегкой категории.



Нет претензий и к панели; пластик в верхней части можно даже назвать мягким. Или хотя бы мягковатым. Строгие приборы отлично читаются в любую погоду, штатный бортовой компьютер готов предоставить массу информации – еще пара дополнительных очков «Самаре». А вот и первый повод для досады: кнопки передних стеклоподъемников стоят на водительской двери слишком низко, приходится тянуться и нащупывать. Смутил и блок микроклимата: регулировочные ползунки нынче, мягко говоря, не в моде. Но основную претензию все же адресую рулю: его сечение могло быть побольше, вдобавок обод... гнется в руках!



С мелкими огрехами жизнь примирит, это доказано временем. А вот зазор шириной в палец между кожухом, прикрывающим коробку, и «бородой» панели – позор для нового автомобиля! Отсутствие хотя бы одной подушки безопасности тоже непростительно в XXI веке. Нокаут? Пожалуй, нет, но чаша весов заметно склонилась в сторону конкурента.



Что противопоставит «Калина»? С первого взгляда ясно: это воспитанник более современной школы. Очертания и компоновка панели, удобные и привычные крутилки микроклимата, пухлый руль с интегрированной подушкой – заметно, что конструкторы думали об эргономике всерьез. Достаточно ли этого, чтобы решить исход боя? Нет, о победе говорить рано. Не грех посоветовать на жесткий пластик, который, однако, впитывает грязь, как губка. Распахивая дверь, боишься, что хлипкая внутренняя ручка отвалится. Да и зазоры между деталями панели немаленькие, а кожух коробки передач и вовсе не желает сидеть на месте. Добавлю, что разглядеть показания компьютера в маленьком окошке очень непросто.



В чем «Калина» гораздо сильнее соперницы, так это в компоновке салона. Пересев из «Самары», сразу чувствуешь: здесь гораздо просторнее. Да и сзади страдать не придется – высокая крыша и приличная ширина позволяют устроиться и втроем (но не сажайте слева гренадера – нога при выходе застрянет!). Больше всего это удивляет, если вспомнить, что кузов «Калины» на 290 мм короче, чем у конкурентки. Вот и второй повод для уважения: при столь скромных габаритах багажник у молодой соперницы удобный и весьма вместительный (всего на 27 л меньше, чем у «Самары»). Что же, первый раунд выигрывает более современная и безопасная «Калина». Впрочем, она могла добиться и большего перевеса.

## ВТОРОЙ РАУНД



Неудивительно, что старт обеих машин сопровождается одинаковым звуком, ведь у них почти идентичные моторы. А вот характером соперницы различаются. «Самара» стартует уверенно, неплохо разгоняется – досаду вызывает лишь гул двигателя. Но приличная динамика с лихвой компенсирует этот недостаток. Не менее важна и четкая работа тормозов: усилие на педали дозировать легко, вдобавок даже на укатанном снегу машина замедляется уверенно, без рысканья и рывков. Радует четкая работа сцепления и коробки передач. Правда, орудовать рычагом нужно аккуратно, с оглядкой – чтобы, включая первую, не зацепил собственное правое колено. Да и заднюю не удастся воткнуть без контакта с ногой.



«Калина» срывается с места чуть быстрее и энергичнее, отыгрывая десятые доли балла. Кажется, динамика чуть лучше, хотя это скорее субъективное ощущение. Не обошлось без претензий к коробке. С первой и задней передачами проблем не возникает, а вот включить третью приходится таким волнообразным движением – чуть вправо, затем вперед и немного влево. Да и тормоза чуть более жесткие: рабочий ход педали короче, а усилие больше. К счастью, на эффективность это не влияет. По-разному воспринимают дуэлянты дорожные неровности. Ухабы, которые «Самара» проглатывает без проблем, «Калина» проходит с несильным, но жестковатым толчком, который сопровождается неприятным гулким звуком. Зато «пятнадцатая» гораздо хуже держит сильные удары, так что крупные ямы на ней лучше объезжать.

В поворотах испытанная временем «Самара» демонстрирует спокойствие, покладистость и предсказуемость – достаточно вовремя прибавить газу, чтобы вытянуть ее из сложной ситуации. Баранка и без усилителя не заставляет накачивать мускулатуру рук и радует достаточной обратной связью.

«Калина» гораздо порывистее. Резкие маневры выводят ее из равновесия, порой доходит даже до опасных заносов. Отчасти это на совести слишком легкого руля – порой ловишь траекторию скорее на глаз, чем на ощупь.

## ФИНАЛ



Как же рассудить непростой поединок? Устаревшая, но умудренная опытом «Самара» благодаря неплохому ездовому комфорту все еще способна противостоять молодой претендентке. Однако для полноценной конкуренции ей уже не хватает многого: ABS, подушек безопасности. «Калина», хотя и ведет себя на дороге менее предсказуемо, все же ближе к образцам современного автомобилестроения. Есть ABS, доступны (в зависимости от комплектации) пара подушек, кондиционер. Да и эргономика салона может сыграть не последнюю роль при выборе авто. Впрочем, окончательное решение об исходе поединка принимает публика... Задача увлекательная, но и ответственная...



**Денис Арутюнян:** «Выбор между «Самарой» и «Калиной» весьма непрост: одна морально устарела, но приятна и комфортна, вторая отпугивает детскими недугами. В конечном итоге главным аргументом станет, видимо, толщина кошелька».

| ВНЕШНЯЯ КАРТОЧКА  | ВНЕШНЯЯ КАРТОЧКА  |
|---|---|
| Бензиновый 1,6 л (81 л.с.).   | Бензиновые 1,4 (89 л.с.) и 1,6 л (81 л.с.).                               |
| <b>КОРобКА ПЕРЕДАЧ:</b><br>5-ступенчатая механическая.                  | <b>КОРобКА ПЕРЕДАЧ:</b><br>5-ступенчатая механическая.                    |
| <b>КОМПЛЕКТАЦИИ:</b><br>«Стандарт», «Люкс».                             | <b>КОМПЛЕКТАЦИИ:</b><br>«Стандарт», «Барика», «Люкс».                     |
| <b>ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:</b><br>200 071 – 204 995 руб.             | <b>ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:</b><br>236 912 – 234 478 руб.               |
| <b>ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:</b><br>1,6 л, комплектация «Люкс», 204 995 руб. | <b>ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:</b><br>1,6 л, комплектация «Барика», 229 686 руб. |
| Удобные сиденья, неглубокий гермоэкран, защищенность от холода.         | Вместительный салон, удобный багажник.                                    |

## ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

|   |                       |             |
|---|-----------------------|-------------|
| Толщина/защ. толщина, в   | A95/43                | A95/50      |
| Расход топлива, л/100 км: город/город/смешанный   | 5,8/9,8/7,6           | 5,8/9,8/7,1 |
|  Двигатель | середина пикарево     |             |
| Расположение  | середина пикарево     |             |
| Бонусы удачи/число клапанов   | P4B                   |             |
| Рабочий объем, см³  | 1996                  |             |
| Степень сжатия  | 9,8                   |             |
| Мощность, кВт/л.с.  | 59/81 при 5200 об/мин |             |
| Крутящий момент, Н·м  | 120 при 2700 об/мин   |             |

## ОПЫТ ЗР

### ■ Могут ли возникнуть сложности с ремонтом «Самары» и «Калины»?

К счастью владельцев, обе машины можно починить в любом уголке России.

### ■ Насколько дешева эксплуатация этих машин?

Седан «Калина», покинувший редакцию несколько месяцев назад, требовал 3,24 рубля на 1 км пробега. По «Самаре» свежей статистики у нас нет. Рискнем предположить, что стоимость ее эксплуатации будет чуть ниже.

### ■ Есть ли характерные болезни?

«Самары» заслужили положительные отзывы благодаря отсутствию откровенно слабых мест (хотя всегда готовы подкинуть малоприятные сюрпризы). У «Калины» особенно опасным может стать отказ электроусилителя руля, но сейчас этот дефект вроде бы изжит.

### Что нам понравилось:

■ «Лада-Самара» с возрастом избавилась от многих недостатков «восьмерок» и «девяток». Расшатанный и гремучий салон, «табуреточная» подвеска остались в прошлом. А высокая ремонтопригодность в сочетании с неплохим комфортом понравятся большинству не слишком требовательных покупателей.

■ «Лада-Калина» – дитя компьютерного проектирования: это чувствуется по плотной и логичной компоновке многих узлов и агрегатов, просторному салону и багажнику (кстати, с вариантами трансформации), удобной посадке и продуманной эргономике. Вспоминя первые «калины», признаем: качество нынешних машин улучшилось. При этом подорожали они, в отличие от конкурентов, всего на 10–15%.

### Что нам не понравилось:

■ С каждым годом «Самара» все дальше и дальше от современности. Неизжитые дефекты изготовления и сборки, недостатки эргономики, отсутствие востребованных опций – из-за этого модель медленно, но верно уходит в историю.

■ Несмотря на старания завода поднять качество «калин», работать еще есть над чем, детских болезней предостаточно. В первую очередь – шум и вибрации. Невысоких оценок заслуживает и поведение на дороге, тем более что не забыты хорошие примеры из прошлого. Производителю стоит также обратить внимание на стоимость запчастей и обслуживания – доступный автомобиль должен быть таковым не только при покупке.