



“КАЛИНИН”

БАГАЖНИК

Задание Главного на этот раз несколько озадачило. Сделать материал о ВАЗ-1118 “Калина”, которая будет представлена на Московском автосалоне. И что тут писать, когда год назад (ЗР, 1999, № 8) все уже написано. Ну, приделали ей... пардон, багажник. Не велика тема! Но, как говорит наш фотохудожник, если не хочется снимать, надо начинать снимать, а дальше само пойдет. Так и здесь: начали с нового кузова и потихоньку выяснили, что машинка изменилась за год весьма существенно. И тема все-таки есть.



Сергей МИШИН,
Игорь ТВЕРДУНОВ



Изменение первое, и, наверное, самое главное (назовем его "политическим"): наконец-то довелось услышать нечто внятное о судьбе автомобиля. "Калину" планируют выпускать серийно. Объявленный срок – конец 2004 года. Ждать, конечно, долго, но это все же лучше, чем неопределенность. Первым должен появиться именно седан, потом хэтчбек и напоследок универсал – планируется в семействе и такой тип кузова (наверно, разглашаем большую вазовскую тайну?!).

На этом закончим с политикой и перейдем к технике. Начнем с кузова. Главное изменение – конечно, багажник. Его объем у седанчика будет не меньше, чем у автомобилей "восьмого" семейства. Назвали нам и запланированную цифру, но просили "не разглашать" – вдруг не получится. Цифра хорошая, лучше бы получилась. Крышка багажника открывается очень широко и не мешает погрузке. Хотя высокорослый все же приложился макушкой о замок (больно!). Интересен и механизм открывания багажника. Не замок, а, скажем так, "петли". Компактный параллелограмм, не съедающий внутренний объем (см. фото).

Задняя часть салона вверху стала немого шире. Это сделано, чтобы крайние

пассажиры не стучались головой о стойки. Изменилась передняя панель, стала более компактной и "легкой" (предыдущий вариант не отличался изяществом). Стало чуть ниже переднее сиденье – на первых образцах хэтчбеков ВАЗ-1119 оно было, пожалуй, высоковатое. А вот регулировки по высоте, которая была на той же "девятнадцатой", увы, не стало. Без нее жить можно, но с ней – удобнее. Таких механизмов отечественная промышленность не выпускает. Впрочем, что будет, а чего не будет на серийных машинах, говорить пока рано. Это еще ранние опытные образцы, и все еще может много раз измениться.

У "Калины" оригинальный отопитель увеличенной производительности с противопылевым фильтром. Система вентиляции должна обеспечивать хорошую циркуляцию воздуха, чтобы машина не заболела вдруг "десяточной" потливостью.

Теперь полюбопытствуем, а что там под капотом? Явно что-то новенькое – двигатель ВАЗ-2111 с увеличенным до 1600 см³ рабочим объемом "накрыт" хитроизогнутым впускным трубопроводом. Действительно, новинка: впускной тракт – изменяемой длины. Решение известное, но у нас, похоже, применено впервые. На малых

и средних оборотах воздух идет по длинной трубе, обеспечивая лучшее наполнение цилиндров и, значит, больший крутящий момент. На высоких оборотах особая заслонка, перекрыв длинный путь, направит воздух по короткому, что позволит повисить мощность. В итоге у нового мотора (его индекс ВАЗ-11183) возросли мощность и максимальный крутящий момент, кроме того, увеличился момент на низких оборотах – двигатель стал более "тяговитым".

Еще один перспективный "калиновский" мотор – 11193 – модернизация шестнадцатиклапанника 2112. Увеличенный рабочий объем, переменная длина впускного тракта, а кроме того, регулируемые фазы газораспределения. Один из распределительных валов (тот, который заводит впуск) может поворачиваться на 16 градусов относительно приводного шкива. Эта система позволит увеличить мощность и момент еще примерно на 5%, а также снизить расход топлива или токсичность выхлопа. Да, именно "ИЛИ"! Стрельба по двум зайцам здесь неуместна – или одно, или другое.

По-другому теперь организован забор воздуха для мотора. Во-первых, заборник расположен с другой стороны, во-вторых, значительно выше. Изменилась система выпуска отработавших газов – увеличился объем основного и дополнительного глушителей. Современному автомобилю пристало быть тихим. А еще экологически чистым. Все двигатели должны выполнять нормы Евро III.

Кстати, еще о двигателях. Один из создателей автомобиля посетовал, дескать, рановато вы, ребята, приехали. Вот через полгода-год появятся образцы "Калины" поинтереснее. Предполагаем, что речь идет об установке на ВАЗ-1118 моторов классического семейства. Такие двигатели: 11187 (1700 см³) и 11188 (1800 см³) разрабатываются.

Что еще? Конические пружины в перед-





ней подвеске, стабилизатор поперечной устойчивости в задней, электрический усилитель руля... Прорабатывается возможность установки на "Калину" кондиционера...

Все, хватит о технике. Многое в машине еще сто раз изменится, пока она доберется до конвейера. И будет какой-нибудь особо вездливый читатель требовать с журналистов обещанного... Лучше о собственных ощущениях. Напомним, что год назад "Калина"-хэтчбек показала машинкой очень дружелюбной. Вторая встреча впечатлений не изменила. Широко распахивающиеся двери, удобная посадка, отличный обзор. Вполне просторное для относительно небольшой машины заднее сиденье. Но-

вый мудреный мотор в самом деле довольно уверенно тянет на низких оборотах. Характер у него, правда, какой-то не вазовский. Ведь почти все предыдущие двигатели, начиная с "ноль первого", демонстрировали свою прыть как раз "наверху".

Хватает пока у автомобиля и разных "блох". Здесь скрипит, там не крутится, тут свисает, туда не попадает. Это все детские болячки, от которых в процессе доводки должны избавляться. Вот здесь "Калину" подстерегают опасности. Первая – выйти в свет с незалеченными "хворями". "Доводка на потребителя" встречается у нас сплошь да рядом. Другая возможная беда куда хуже. Под давлением различных "объектив-

ных причин" – технических, технологических, экономических и разных других – автомобиль настолько меняется, что заложенная в него идея попросту пропадает. И пусть меняются, переделываются, упрощаются или отменяются вовсе те или иные технические решения. Это дело специалистов и потребителя не слишком волнует. Даже внешность, в конце концов, не столь важна. Да, "Калина" похожа на "Корсу" и всех "корейцев" сразу. Так еще перелицуют – мода успеет измениться. Главное наше пожелание будущему автомобилю – остаться таким, как задумывался: построенным вокруг человека и для человека.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		
	BA3-1118	BA3-1119
Общие данные		
Число мест	5	5
Снаряженная масса, кг	1000	980
Полная масса, кг	1475	1455
Длина x ширина x высота, мм	4030x1650x1500	3850x1600x1500
База, мм	2470	2470
Копея спереди/сзади, мм	1420/1400	1420/1400
Максимальная скорость, км/ч*	170	180
Время разгона 0-100 км/ч, с*	12,5	11,5
Радиус поворота, м	5,2	5,2
Запас топлива, л	50	50
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-95
Двигатель		
Модель	11183 (11193)	
Конструкция	четырёхцилиндровый, рядный	
Число клапанов на цилиндр	2 (4)	
Рабочий объем, см ³	1596	
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	82x75,6	
Мощность, кВт/л. с.	58/79 (75/102)	
при об/мин	5600 (5600)	
Крутящий момент, Н·м	133 (140)	
при об/мин	2600 (3000)	
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	механическая пятиступенчатая	
Подвеска		
спереди	"Мак-Ферсон"	
сзади	полунезависимая	
Рулевое управление		
	реечное**	
Тормоза		
спереди	с усилителем дисковые вентилируемые	
сзади	барабанные	
Шины		
	165/70R13 или 175/65R14	

* С двигателем 11183.

** Возможна установка электроусилителя.



Фото Владимира КнЯЗЕВА