LADA KALINA седан - базовая модель нового семейства автомобилей

Стремительные изящные обводы кузова, оригинальная эффективная светотехника, новый интерьер придают автомобилю элегантный современный вид. Развитое внутреннее пространство салона, его современный оригинальный дизайн, применяемые новые отделочные материалы создают комфортные условия для размещения водителя и пассажиров. Задние сиденья при необходимости можно сложить так, чтобы получить горизонтальную площадку, что значительно расширяет возможности для перевозки грузов. Имея несколько меньшую длину по сравнению с другими автомобилями LADA, ЛАДА Калина более маневренена и приспособлена к условиям движения в городских условиях.

"Калина" модификации хетчбек.

ЛАДА Калина в кузове хэтчбек получила одобрение типа транспортного средства. Это означает, что у АВТОВАЗа уже нет никаких преград для того, чтобы начать серийное производство этой модели.

Автомобиль ВАЗ 1118 соответствуют всем современным нормативам по безопасности и экологии.

В комплектации автомобиля ЛАДА Калина дополнительно предусмотрена установка:

\* системы кондиционирования воздуха с ручным или автоматическим управлением;

\* антиблокировочная система тормозов;

\* электрообогреваемые обивки передних сидений;

\* электроблокировка замков дверей с дистанционным управлением;

\* электроусилитель рулевого управления.

Автомобиль Лада Калина производится в 3-х типах кузова - универсал, хэтчбек и седан.

Кроме того появилась новая мелкосерийная модель - "Лада Калина Спорт". Базой для новой модификации стал автомобиль Лада Калина хэтчбек.

Автомобили LADA KALINA SPORT оснащаются рулевым механизмом с передаточным отношением 3.1, что обеспечивает высокую точность и информативность управления. В комплектацию SPORT так же входит "климат" и другие опции, предусмотренные для "люкс" комплектаций "Калины".

Так описывают данную модель компания-производитель, что же, посмотрим на ситуацию глазами потребителя.

Анализ и эргономическая оценка легкового автомобиля ЛАДА "Калина"

О внешнем виде Калины говорить, кажется, уже бессмысленно, поэтому сосредоточимся на салоне и эксплуатационных качествах. Конечно, по сравнению с предыдущими моделями налицо, хоть и небольшой, но шажок вперед. То есть новая машина не гремит, не скрипит пластиком (во всяком случае пока) и выглядит внутри относительно прилично.

Каких-то криминальных эргономических промахов, в принципе, нет.

Я бы не назвал посадку низкой, а вот удобной - без сомнений. "Геометрия" посадки, например, в Калине лучшая среди отечественных автомобилей. Удобные сиденья хороши не только забавными пластмассовыми мебельными "пуговками" на спинках, но и радуют широкими диапазонами регулировок. Водитель ростом 190 см подбирает посадку без проблем — и диапазоны неплохи, и рукоятками пользоваться удобно.

Было бы чудом, если бы за годы хождения по конструкторским бюро машина не устарела. Чуда, естественно, не произошло. В "Калине" слишком много "биодизайна", господствовавшего в фантазиях стилистов в середине девяностых.

Та же картина – внутри: все округло-припухлое. Зато впервые на ВАЗах салон сделан из двухцветного пластика, и не случайно, как это бывало на "восьмерках" и "девятках", а совершенно намеренно. В сочетании со светлой обивкой сидений отделка передней панели смотрится очень даже ничего. Пока не начнешь разглядывать ее вблизи. А вблизи оказывается, что пластик здесь самый что ни на есть дешевенький, на грани приличия, и качество сборки салона оставляет желать лучшего.

Расцветка тканевой обивки веселая, сама ткань, по-моему, очень неплохого качества. Но для меня, когда-то владевшего "девяткой", важнее было другое: Kalina - не "погремушка". На протяжении всего времени эксплуатации я не услышал поскрипываний, потрескиваний или других раздражающих звуков. Если это стандарт для всей серийной продукции - очень хорошо. Да и на внешние шумы особенных жалоб не будет. В отношении эргономики водительского места нареканий, кажется, быть не должно: все органы управления "на местах", перед глазами лаконичная и хорошо "читаемая" панель приборов.

На центральной консоли кнопки разного назначения имеют разную форму, блок управления отопителем полностью видоизменен, с него исчезли градусы и появилось управление рециркуляцией воздуха в салоне.

К приборной панели никаких претензий – все показания читаются отлично, а приятная зеленоватая подсветка приборов не раздражает глаз ,кнопки электроприводов стекол расположены в удачной зоне. А на торце правого подрулевого переключателя есть кнопка, нажатием которой можно "листать" данные маршрутного компьютера. В окошечке одометра сменяют друг друга пробег, средний расход топлива, средняя скорость. По-человечески скомпонована центральная консоль, на которой оставлена заглушка под кнопку кондиционера. Единственное, что смутило, – маленькая и "лысая" ручка скоростей вентилятора

Очень приличный с виду плафон освещения салона, отдельное включение общего освещения и индивидуального. На подрулевом рычаге управления стеклоочистителем кнопка управления режимами маршрутного компьютера, встроенного в приборную панель. Дополнительный стоп-сигнал расположен вверху заднего стекла. Электростеклоподъемников на задних дверях нет, но на ручках предусмотрено место под кнопки. Взгляд - не то, что особенно радуют, но не напрягают приятно округлые формы передней панели и довольно выразительная центральная консоль с овальными дефлекторами воздуховодов, под которыми расположены ручки управления системой отопления и вентиляции. Ниже - ниша под магнитолу и кнопка аварийной сигнализации. Двухцветный пластик в салоне дорогим, конечно, не выглядит и он слишком "не фактурный", но ведь надо учитывать и стоимость машины.

Я человек не мелкий, но посадку подобрал легко и, что особенно важно, ощущал достаточно пространства вокруг, разумеется, учитывая, что нахожусь в автомобиле В класса.

Двери у "Калины" закрываются мягко, крышка багажника получила сложный многорычажный механизм с газовыми амортизаторами.

По последней моде ручки дверей выполнены по вытяжной схеме, "под естественный хват". А как вам ключ с кнопками дистанционного управления центральным замком? Почти иномарка! Только втайне терзают сомнения:

как долго все это исправно проработает? В салоне взгляд выхватывает лишь долгожданные надписи SRS Airbag на руле и передней панели.

В остальном все по-прежнему: симпатичный, хоть и устаревший лет на пятнадцать, био-дизайн, хорошая обзорность и эргономика, удобная посадка водителя и просторные задние места. Отдельно хотелось бы отметить удачные сиденья: поначалу они насторожили своей мягкостью, но на поверку оказались очень комфортными – за три часа в пути спина почти не устала. Однако качество исполнения все еще хромает: дефлекторы вентиляции и рычажки отопителя перемещаются с трудом, пластиковые детали нередко имеют заусенцы, из дверных ручек дует, а на накладах порогов бесстыдно торчат саморезы. Зато двери закрываются легко и тихо!

Спокойный дизайн и удачная эргономика – тут Калина вполне может соперничать с иномарками.

За время достаточно продолжительной эксплуатации удалось отметить, что салон Lada Kalina обладает неплохой вместимостью. При среднем я спокойно сажусь сам за собой и для ног еще остался достаточный запас. В принципе, на заднем сиденье смогут разместиться и трое взрослых мужчин, благо, что потолок "не давит". Правда, в плечах все-таки тесновато, так что в дальнюю поездку на Kalina рекомендую ехать максимум четверым.

Благодаря большим дверным проемам садиться в салон удобно. На месте водителя чувствуется неплохая эргономика – все органы управления находятся в зоне досягаемости.

Блок управления электропакетом на водительской двери сделан по лучшим европейским канонам. Передняя панель, как и остальные детали салона, выполнена из откровенно дешевого пластика, но уровень сборки неплох – он немного улучшился, так что в будущем будем ждать дальнейшего прогресса.

Климатическая установка получила удобное управление, кроме того, на торпедо появилась заветная кнопка со "снежинкой". При выборе удобного положения за рулем откровенно не хватает регулировки сиденья водителя по высоте. Кроме того, подушка сиденья коротковата, а боковая поддержка недостаточна.

Посадка водителя здесь "вертикальная", городская, и в чем-то она удобнее, чем в "десятках".

Сразу же портит картину огромное старомодное рулевое колесо которое могло бы быть чуть меньшим в диаметре, учитывая наличие усилителя.

Руль неплохо ложится в руки, хоть и не очень приятен на ощупь.

Колонка регулируется по высоте, пусть и в небольших пределах.

Главное отличие по управляемости — наличие электроусилителя руля у Калин: под забавное жужжание баранка легко вращается даже на месте.

К сожалению, "короткие" реечные рулевые механизмы на Калинах все никак не появятся — руль совершает 4,2 оборота от упора до упора. Каменный век! Вкупе с электроусилителем это напрочь лишает баранку Калины информативности в околонулевой зоне — в городе с этим еще можно мириться, но с ростом скорости ситуация становится неприятной. Вести автомобиль по плавной дуге часто приходится "вслепую" — обратная связь возникает только при больших углах поворота руля. Поездка на машине принесла букет еще более противоречивых впечатлений. Легкий на парковке руль – спасибо электроусилителю – на высоких скоростях страдает нехваткой обратной связи, лишая водителя части важной информации. Большое передаточное отношение (от упора до упора руль делает свыше четырех оборотов) затрудняет быстрое маневрирование. Зато прямую "Калина " держит отлично – так же, как и "десятка". И в поворотах так же "валится", хотя подвеска работает жестче. Возможно, амортизаторам нужно немного "просесть", но новая "Калина" излишне подробно повторяет дорожный профиль. Руль регулируется по высоте с большим усилием, при переключениях передач ходуном ходит вся напольная консоль. Однако не все так плохо – есть и достижения.

Сидеть в "Калине" удобно и спереди, и сзади. Передние кресла "смягчены" в ущерб боковой поддержке, но это не расстраивает. На втором ряду сидений действительно просторно, и этим "Калина" выгодно отличается от конкурентов зарубежных марок. А возможно, только этим.

Усевшись в какой-то момент сзади, я искренне удивился пространству в зоне коленей. А если расположиться тут вдвоем, а не втроем, как случилось, то будет вполне вольготно и можно отправляться в дальний путь. Багажник достаточно вместительный - 280 литров, а если сложить задний диван, то получится удобная грузовая платформа и 380 литров полезного объема.

Скоро планируется оснастить заднее сиденье новыми подголовниками Г-образной формы, а также переработать конструкцию подголовников передних кресел.

Багажник здесь открывается кнопкой, а петли и пружины вынесены за пределы проема багажного отсека.

По сравнению с хэтчбеком седан выглядит менее гармонично, но зато багажник у него почти в два раза больше.

Причастность к "высшей лиге" – дорогим версиям – в них выдают литые 14-дюймовые диски и черные стойки дверей. Не сказать, чтобы это заметно изменило облик автомобиля, но определенно сделало его аккуратнее. Кстати, внешность седана, часто подвергаемая критике, за последнее время успела примелькаться, и её недостатки – нескладные образы клиновидной мордочки, плоских боковин и покатого багажника - уже не так сильно бросаются в глаза. К тому же не стоит забывать, что непропорционально высокий кузов – это плата за 185мм дорожного просвета! Ну а к хетчбэку вообще грех придираться – на фоне малолитражек-коробочек он выглядит достойно.

При разложенных задних сиденьях объем багажного отделения составляет 350 л, что является далеко не лучшим показателем в классе, но вполне достаточным, чтобы перевезти несколько больших сумок. Если же этого объема недостаточно, то заднее сиденье можно сложить в пропорции 60:40, и тогда объем багажного отделения вырастет до 650 л, которые позволяют перевозить гораздо более габаритные вещи.

Универсал призван стать практичной модификацией с самым большим багажным отделением. Впрочем, осмотр пространства за задней дверью преподнес сюрприз: на вид багажник достаточно велик, но на самом деле объем под полкой - 350 л, что на 50 л меньше, чем у седана. А у хэтчбека, как и следовало ожидать, багажное пространство вовсе тесное до предела (всего 250 л). Более того, Калина выигрывает и по возможностям трансформации салона: и спинка, и подушка заднего дивана складываются по частям.

По характеру торможения — в момент блокировки колес делает попытку уйти с прямолинейной траектории. Неприятен и большой свободный ход педалей. Тормозной привод Калины чуть информативнее, чем у ранних моделей.

По тормозной динамике Калина тоже проигрывает. Во-первых, оставляют желать лучшего сцепные свойства шин Бел-100. Колеса слишком рано блокируются на асфальте — причем преимущественно задние. И не вместе, а порознь: сначала одно, потом другое. На скользкой дороге того и гляди развернет! Да и в штатных режимах тормозить на Калине неудобно — из-за невнятной педали.

Динамика порадовала: восьмиклапанный мотор отменно тянет на "низах" – несмотря на то, что заявленный в характеристиках крутящий момент слабоват для современного мотора такого литража. На средних и, особенно, высоких оборотах двигатель ведет себя живо, быстро отзываясь на команды акселератором. Передаточные числа трансмиссии подобраны удачно, хотя четкость переключений хромает. Впервые на вазовских машинах на рычаге КПП появилось кольцо, блокирующее случайное включение заднего хода. "На уровне" оказались тормоза с их хорошо настроенным приводом и эффективно работающей "механикой". На ходу Калина – типичный отечественный автомобиль. Что не всегда плохо: он лихо проглатывает крупные колдобины и не беспокоит малым дорожным просветом. Но место происхождения все-таки не скрыть: его выдает и вой трансмиссии, и зудение ручки КПП, и невнятное переключение передач. Сюда можно добавить и рев двигателя, но с оговоркой "старого", ибо 1,4-литровый мотор значительно тише! Вообще, отличный получился агрегат: по сравнению со старым 1,6-литровым он на 0,8л/100км экономичнее, на 9 л.с. мощнее и почти не уступает в тяге на низах. Так что этот мотор отнюдь не "бюджетная альтернатива". Жесткость подвески близка к оптимальной – автомобиль не трясет на неровностях и не боится больших ям.

А что в итоге? Калина оказалась весьма дружелюбной. Пожалуй, если отбросить предрассудки о происхождении, ожидания высоких ездовых манер и глядеть на Калину как на практичный утилитарный автомобиль, то она очень неплоха: вместительная, удобная, "проходимая", а с мотором 1,4 еще и достаточно комфортная и экономичная. Но не много ли отбросили? Вот вопрос…

К сожалению, управляемость Калины не изменилась, и руль все такой же пустой и ватный. Виновник известен – это длинная "десяточная" рулевая рейка. Но на внедрение в производство новой денег пока нет… Радует, что их хватило хотя бы АБС, мягкая незаметная работа которой оставила хорошее впечатление. Что касается управляемости, то никаких существенных изменений не произошло. В околонулевой зоне руль все такой же пустой, а на скорости явно не хватает информативности. Зато на парковке "баранку" можно вращать одним пальцем, что не может не радовать прекрасную половину человечества. Прохождение поворотов сопровождается приличными кренами, но излишней склонности к заносу не ощущается. Кроме того, такой энергоемкой подвески может позавидовать любой конкурент Lada Kalina. Еще одним комплиментом Lada Kalina можно отнести расход топлива: при динамичном движении по трассе со включенным кондиционером и постоянными обгонами аппетит универсала так и не превысил 8,0 л на 100 км пути.

Итак, появление нового кузова, кондиционера, других приятных опций, а также улучшение качества сборки и возможность альтернативы в выборе двигателя, несомненно, добавляют очки в копилку Lada Kalina. Конечно, продукт Волжского автозавода далек от идеала, и для комплексного повышения потребительских свойств нужно провести большую работу. Но прогресс виден, и это значит, что создание российской компанией конкурентоспособного продукта уже не за горами.

Управляемость никогда не считалась козырем вазовских машин. Однако все надеялись, что Калина все-таки не попадет на конвейер в "сыром" виде. Похоже, зря надеялись. "Ленивый" руль, который от упора до упора делает более четырех оборотов, плохое реактивное действие, невнятные реакции. Ехать быстро не хочется, и это, пожалуй, к лучшему. Потому что в быстрых поворотах Калина вдруг перестает реагировать на довороты руля — и "выплывает" наружу. Словно спустило переднее колесо. Сбрасываешь газ, докручиваешь руль, а Калина продолжает "вываливаться" за пределы дороги. Причем почувствовать грань, за которой начинаются эти неприятные сюрпризы, почти невозможно: руль-то неинформативен. По крайней мере с точки зрения управляемости. Но где гарантия, что при столь сильном "разбросе" вам достанется именно "хороший" автомобиль?

В Калинах передачи переключаются четче и приятнее Но тут другая беда — привод коробки тугой: особенно тяжело включаются первая и задняя передачи. Ничего, разработается! А вот пройдут ли со временем те хрусты и душераздирающие звоны, которые издает привод коробки Калины-хэтчбека на высоких оборотах мотора?

Мотор объемом 1,6 л не обладает такой эластичностью, как новый 16-клапанный агрегат, однако отличается лучшей тягой на низах, что более актуально для универсалов. Разгонная динамика вполне достаточна для движения по городу, однако для скоростных обгонов мощности не хватает, и приходится чаще переходить на пониженную передачу. Есть претензии и к шумоизоляции моторного отсека. Если шумы с улицы почти не проникают даже на высокой скорости, то звук мотора слышен в салоне уже при низких оборотах. Пятиступенчатая трансмиссия обладает неплохим подбором передаточных чисел, но четкость переключения оставляет желать лучшего. Кроме того, вибрация на рычаге переключения скоростей порой начинает раздражать. По словам ведущего испытателя проекта Lada Kalina, в ближайшем будущем вибрации на рычаге будут уменьшены.

Кузова Калины неплохо держат смещенный фронтальный удар на скорости 64 км/ч — деформация почти не дошла до салона. Но архаичные ремни без натяжителей и ограничителей усилия повышают нагрузку на грудные клетки передних седоков — возможны переломы ребер. А отсутствие водительской подушки грозит травмами головы для водителя. Причем в Калине перегрузки головы манекена-водителя при ударе о "безопасный" руль были самыми высокими. Есть немалый риск повредить и колени водителя, которые ударяются о детали под панелью, — хотя интерьер Калины более травмобезопасен.

С начала выпуска Калины АвтоВАЗ успел существенно преобразить автомобиль, затронув почти все основные системы. Во-первых, появились подушки безопасности (водительская и пассажирская), а так же преднатяжители и ограничители усилия ремней. Во-вторых, тормоза с АБС. В-третьих, новый 16-клапанный двигатель объемом 1,4 литра. И, в-четвертых, две новые фиксированные комплектации: удешевленная "стандарт" и расширенная "норма+", включающая, в частности, подушки безопасности.

Помимо нового типа кузова в 2008 году Lada Kalina обзавелась кондиционером. Кроме того, появилась топовая комплектация "Люкс", которая оснащается усилителем рулевого управления, двумя подушками безопасности для передних пассажиров, системой ABS, ремнями безопасности с преднатяжителем, литыми дисками диаметром 15 дюймов, а также полным электропакетом и подогревом сидений. Внешне "люксовые" универсалы отличаются черными рамками дверей, корпусами зеркал, окрашенными в цвет кузова, а также молдингами на дверях.

Также в ближайшем будущем в качестве опции будет предлагатья аудиосистема. На данный момент для покупателей Lada Kalina доступно три комплектации – "Стандарт", "Норма" и "Люкс". Однако зачастую дилеры марки существенно завышают установленную заводом цену путем установки совершенно ненужного дополнительного оборудования, себестоимость которого намного ниже, чем разница цен, установленная дилером.

Ситуацию спасает неплохой профиль и возможность регулировки рулевой колонки.

Сотрудники АвтоВАЗа, сопровождавшие машины, не уставали повторять, что новые модели спроектированы "с нуля" и соответствуют всем современным нормам комфорта и безопасности. Но кривые зазоры между кузовными панелями и дешевые, плохо обработанные и состыкованные пластиковые детали салона сразу расставили точки над "i". Конечно, "Калину" корректно сравнивать только с предыдущими семействами АвтоВАЗа. И тогда стандартные эргономические решения, которые мы привыкли видеть на иномарках компактного класса, здесь выглядят новаторскими. Вот мой взгляд цепляется за подлокотник водительской двери, на котором примостился блок управления всеми стеклоподъемниками и центральным замком. Такого раньше не было. Футляр под очки, интегрированный в потолочный плафон - тоже новшество. Значимым нововведением стоит признать клавиши управления бортовым компьютером, вынесенные на правый подрулевой переключатель. На этом, пожалуй, свежие решения в интерьере заканчиваются, но в целом салон выглядит современно и, что очень важно для компактного автомобиля, не кажется тесным.

Рычаг переключения скоростей установлен выше, и поэтому больше нет нужды, что называется, "тянуться" за пятой передачей. "Калина" - первый российский автомобиль, имеющий блокировку случайного включения заднего хода. Правда, при включении задней передачи рука, как и на "десятках", упирается в подушку сиденья. Зато педали акселератора и тормоза наконец немного разнесены в стороны, и значит, при вождении в зимней обуви правая нога не будет нажимать на две педали одновременно.

"Калина" унаследовала шестнадцатиклапанный двигатель от "десятки", но он прошел модернизацию и его объем увеличен с полутора до 1,6 л. С ним "Калина" бодро берет старт, но, признаться, от усовершенствованного двигателя я ждал большего. На практике доработка не дала никакого прироста мощности. Конструкторы преследовали цель подогнать мотор под экологические нормы "Euro III", и это неизбежно ухудшило его отдачу. Конечно, 89 сил - это совсем не мало для миниатюрного автомобиля. Но улучшения динамики по сравнению с "десяткой" нет, ведь компактная "Калина" весит даже не меньше, а напротив, больше - на 50 кг. "Избыточный" вес машины, как утверждается, обусловлен повышенной жесткостью кузова в соответствии с современными требованиями безопасности.

С эстетической точки зрения кузова можно назвать равноценными, точнее, одинаково посредственными. Впервые демонстрируя "Калину" на Московском автосалоне ‘99, тольяттинцы утверждали, что дизайн экстерьера является "предварительным" и для серийной модели будет создан более яркий облик. К сожалению, эти обещания не были исполнены, и на конвейер будет поставлен тот же невыразительный кузов. Особенно портят восприятие его странные пропорции: машина намного короче "десятки", но при этом она выше на целых 5 см. Большой "рост" вместе с ниспадающим капотом (и покатым багажником у седана) придают машине отнюдь не динамичный профиль.

Впрочем, не исключено, что отсутствие стремительных черт, округлость и некоторая "игрушечность" форм объясняется стремлением дизайнеров сделать машину женственнее и привлекательнее для прекрасного пола, ведь среди покупателей компактных городских машин преобладают дамы. Тогда становится ясным, зачем для "Калины" разработано целых 19 версий люксовой отделки интерьера, среди которых есть варианты, полностью выполненные из бархата и натуральной кожи. "Самой женской" модификацией автомобиля является машина с коробкой-вариатором. Также в будущем предусмотрены и другие усовершенствования "Калины". На ней будут внедряться подушки безопасности и AБС от фирмы "Bosch", но сроки появления этих опций пока не называются.

В спокойных городских режимах движения машина легко и надежно управляется, а когда пришло время припарковаться, я нашел дополнительное доказательство тому, что "Калина" - самый женский из выпускающихся в России автомобилей. Ведь новинка имеет электроусилитель рулевого управления, входящий в стандартную комплектацию. Так что "баранку" можно вращать одним пальцем. Хотя при парковке дали о себе знать эргономические просчеты: капот круто наклонен вниз и выпадает из поля зрения, так что чувство габаритов приходит не сразу.

То, что вывод на рынок Lada Kalina был откровенно провальным, не скрывают даже в руководстве "АВТОВАЗа". И, действительно, появившиеся несколько лет назад автомобили имели массу недоработок. Однако сейчас представители "АВТОВАЗа" уверяют, что сходящие с конвейера Lada Kalina стали заметно лучше, а сами автомобили претерпели множество конструктивных изменений. Это, кстати, подтверждают и мастера сервисных центров – гарантийных поломок стало меньше, хотя к качеству автомобилей претензий по-прежнему много.

Да и в салоне Kalina очень даже ничего (повторяем – речь идет исключительно о дизайне). Конечно, можно сказать, что внутри Kalina сделана в стиле автомобилей середины 90-х годов. Это правда, хотя ничего страшного в этом нет. Гораздо больше интересовало качество сборки внутренностей несколькими ляпами, типа отваливающихся деталей в салоне, скрипящего пассажирского кресла или практически разорвавшегося чехла КПП. На самом деле Kalina из первых партий производила мрачное впечатление, подтверждая одно из народных прозвищ Kalina, которую противники отечественного автопрома называют "фекалина".

К тому же нареканий к эргономике нет, задний диван можно разложить по частям, а сиденье имеет действительно большой запас для регулировки – за рулем Kalina может спокойно устроиться высокий человек ростом под два метра. Пожалуй, есть только один момент, который очень не понравился – стекла в передних дверях не опускаются до конца. Во многом это объясняется высокой линией крыши, благодаря чему создается ощущение простора. Но факт остается фактом – высунуть локоть из салона не получится. Кроме того, некоторое недоумение вызывают внутренние ручки открывания дверей – они выглядят какими-то хлипкими и их постоянно боишься сломать (правда, стоит отметить, что претензий к надежности этих элементов пока немного).

Теперь что касается подвески. Российские автомобили всегда славились неплохой плавностью хода, ведь без комфортабельной ходовой, которая справляется с нашими "направлениями", по многим дорогам ездить просто невозможно. В своем классе Kalina является одним из самых "мягких" автомобилей, однако с энергоемкостью у нее есть некоторые проблемы – если на скорости попасть в более-менее крупную ямку, то подвеска все же пробивается.

Наряду с большим количеством плюсов Лада Калина имеет существенные минусы, которые включают в себя плохо откорректированные фары и плохие контакты лампочек габаритных огней в фарах; сильно сифонит прокладка головки двигателя; масло в двигателе практически черное; сильные вибрации при разгоне; плохо включается первая передача и треск при включении задней; не работают четыре нитки обогрева заднего стекла; нет подсветки прикуривателя и пепельницы. Что касается движения автомобиля, то на высокой скорости в поворотах он сильно кренится, зато в городских пробках он обладает значительной маневренностью и возможностью, переваливаясь с боку на бок, преодолевать ямы, что не под силу "десяткам" или некоторым иномаркам. Как оказалось, в прикуриватель отечественного автомобиля категорически нельзя "втыкать" внешних потребителей, например, зарядное устройство для телефона — предохранитель мгновенно вылетает. Выявлен и другой врожденный дефект — обогрев заднего стекла происходит неравномерно. Этот дефект присутствует на всех машинах первой партии. Летом никаких проблем, а вот зимой стекло сначала запотевает, а потом замерзает намертво. В целом, машина неплохо переносит российский климат и дорожные условия, а от поломок никто не застрахован, даже любители иномарок. Но все равно до уровня недорогих иномарок Калина не дотягивает. Не вызвали ликования и интерьеры. Вроде и материалы неплохие, и дизайн вполне современен , но над убранством Калины как будто трудились шабашники. Собрано-подогнано все грубо, топорно. Почему к ручкам управления микроклиматом приходится прикладывать такое усилие? Почему наклейки с символикой уже вспучились, а не отрегулированный рычаг переключения передач успел протереть кожух до дыр? Отчего на автомобиле с пробегом 2000 км заклинило заслонку системы рециркуляции воздуха?

А ведь задумано все неплохо.

И все же Калина — самая неказистая. Такое впечатление, что на ВАЗе решили соорудить седан на базе автомобиля Opel Corsa предыдущего поколения. Причем сделали это лет десять назад...

Остается утешать себя тем, что для многих покупателей подобных машин практичность и функциональность гораздо важнее изысканных форм. Вот, например, та же Калина. Конечно, если бы кузов не был так задран, то она смотрелась бы получше. Зато на Калине — хоть в лес, хоть по дрова: дорожный просвет — аж 185 мм. Но если заглянуть под моторный отсек Калины прикрыт лишь пластиковой мини-юбкой, из-под которой выглядывают масляный поддон двигателя и картер коробки передач.

Конечно, вскоре в продаже появятся "кооперативные" щиты и для Калины, но почему об этом не смог позаботиться сам завод?

Калина задумана неплохо. Салон и багажник просторны, эргономика современна, мотор — не хуже, чем у конкурентов... Но шумность и вибронагруженность не выдерживают никакой критики. Не говоря об активной безопасности: у отечественного автомобиля, который разгоняется до 160 км/ч, не должны вразнобой "схватывать" задние тормоза!

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Описание и фото © Actuator /СТТ, И. Скрыдлов.

2. Официальный сайт ОАО "АВТОВАЗ", Пресс-центр ОАО ''АВТОВАЗ''.

3. Автомобиль ВАЗ и его модификации.Технологии технического облуживания и ремонта./А.В.Куликов, В.С. Боюр, П.Н. Христов, В.Е. Климов, Д.А. Прудских, В.А.Зимин, Г.А. Хлыненкова, В.Б. Гирко, Н.Н. Завьялова, Т.Б. Беляева.-Тольятти, 2004.-164 с.

4. Парк ЗР "Лада-Калина": Установка на добро 01.02.2009/ Автомобили, Тесты, Aвторынок, ВАЗ 1117 Kalina, За рулем 2009/2.

5. Сайт: News.ru.com