

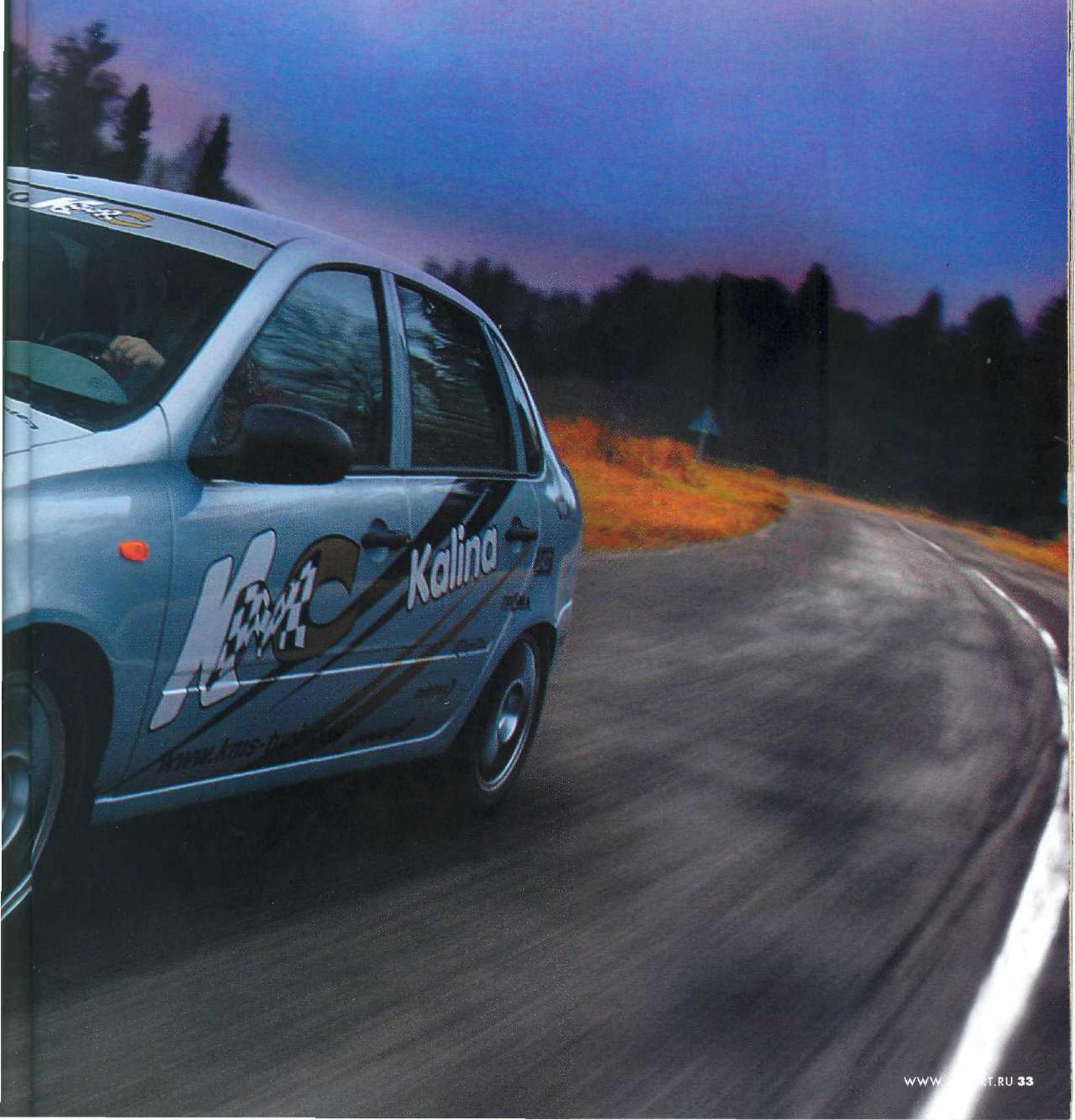
**Н**а стандартной машине из первых товарных партий мне довелось прокатиться буквально пару месяцев назад. Мы ехали и обсуждали с коллегами будущее Калины, в том числе и перспективы ее тюнинга. С одной стороны, машина с таким дизайном и клиренсом в 185 мм явно не претендует на звание спортивного. Она словно специально создавалась для села: на асфальте управляемость Калины просто ужасна. Чтобы понять это, необходимо быть автомобильным экспертом. На прямой машина раскачивается, на виражах

**Калина еще только осваивается на основном вазовском конвейере, и цены на новинку в автосалонах пока явно спекулятивные. Но перед нами уже первый опыт тюнинга — Калина, прошедшая доработку в фирме Ковалчук МоторСпорт.**

ТЕКСТ ВАЛЕРИЙ АРУТИН ФОТО ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ

кренится, как куст калины на ветру, узенькие шины в поворотах подlamываются и очень рано начинают скользить... Отдельная песня — рулевое управление с электроусилителем. Да, крутить руль можно буквально двумя паль-

цами, но информативности никакой. В окрестности нулевой зоны баранку можно смело поворачивать на пару десятков градусов в любую сторону — усилие на руле почти не меняется, а машина на подобные команды практически не





## ТЮНИНГ ВАЗ-11183 КМС



Салон Калины — самый качественный среди отечественных машин. Двухцветная панель нарядна и не скрипит при езде. Руль регулируется только по высоте



Приборы просты и лаконичны, но их наверняка будут тюнинговать



В «базе» уже есть бортовой компьютер. Его данные выводятся на центральный дисплей





реагирует. Вот тут-то и обнаруживается непаханое поле для тюнинга. Наверняка ведь найдутся покупатели Калины, которые не захотят мириться со столь весомыми недостатками. Ну а методы и средства их «лечения» давно освоены на родственной Калине «девятке».

Так думали мы, так же рассуждали в фирме KMC, приобретая в Тольятти серебристый седан «для опытов». Но оказалось, что доработка Калины — вовсе не такая простая задача. При кажущейся конструктивной схожести с «девяткой» общих деталей у них не так уж много. У Калины другие ступицы колес, опоры и сайлентблоки подвески, стабилизатор, опоры силового агрегата... Конечно, пройдет год-другой, многочисленные фирмы и фирмочки из Тольятти освоят выпуск тюнингового «железа» и для нового семейства. А там, глядишь, и АвтоВАЗ сподобится выпустить более популярный для тюнинга хэтчбек. Ну а этот серебристый седан — пока лишь проба сил. Черно-вик будущих программ тюнинга Калины.

Большинство тюнинговых машин строятся «вокруг» мощного мотора или эффектной внешности. А в этом автомобиле «печкой» для всего тюнинга стали... тормоза. Не секрет, что они — самый крепкий орешек для тюнинговых фирм. Да и сам АвтоВАЗ на новой модели не добился существенного улучшения тормозных характеристик по сравнению с «восьмерками» и «девятками». Для остановки со 100 км/ч стандартной Калине требуется больше 48 метров — для машины двадцать первого века результат провальный.

В КМС экономить на тормозах не стали. Спереди установили новинку — комплект фирмы Прома с дисками диаметром 316 мм и

четырехпоршневыми суппортами, копирующими знаменитые AP Racing и рассчитанными на гоночные колодки. Сзади — дисковые тормоза, давно проверенные на тюнинговых «девятках». Пришлось повозиться — задние ступицы на Калине оказались другими. Но результат того стоил. Педаль тормоза у серебристого седана отменно информативная — почти без свободного хода и с очень удобным и логично нарастающим усилием. Жаль, что влажный асфальт полигона не позволил машине на замерах продемонстрировать всю мощь тормозов. Но даже на нем автомобиль остановился со 100 км/ч за те же 48 с небольшим метров.

Установка больших 16-дюймовых колес — мера отчасти вынужденная, иначе не поместились бы столь мощные тормоза. К чести Калины, такие колеса на нее, в отличие от «девятки», удалось поставить почти без доработки арок, при этом еще и опустив кузов. Но как же много дали автомобилю широкие шины и тюнинговая подвеска!

Руль стал намного остree, крены почти исчезли, энергоемкости подвеске теперь хватает, чтобы уверенно нестись даже по разбитому шоссе, причем неровности не заставляют тольяттинский седан заметно отклоняться от траектории. Но главное открытие теста — Калина охотно ныряет в виражи. Реакции машины нейтральные — на дуге даже под тягой автомобиль не стремится распрымить траекторию, в пределе соскальзывая всеми четырьмя колесами. А под сброс газа может и выставиться в занос — быстро, но не пугающе. И вот что интересно. С вязкими реакциями и недостаточной поворачиваемостью «девятки» тюнинговые фирмы бо-



Кресла удобнее «девяточных» по профилю. И регулируются легко, без заеданий



ются давно и по большому счету безуспешно: проблему полностью не решают ни треугольные рычаги, ни подрамники, ни ШС'ы... А Калине, выходит, хватило спортивных пружин с амортизаторами. Правда, почти гоночные регулируемые стойки AST недешевы, но есть надежда, что и с амортизаторами попроще машина поедет неплохо.

Впрочем, остались в управляемости серебристого седана и недостатки. Самый серьезный из них — по-прежнему неинформативный руль. «Ноль» рулевого управления «замазан» ощутимым усилием, снижающим точность управления в малых углах. А в крутых поворотах барабан вдруг проваливается, пустеет. Не все в порядке и с комфортом. Калина не раскачивается на пологих волнах, но исправно «транс-

лирует» на кузов все мелкие неровности, подчас даже незаметные глазу. По словам руководителя КМС Алексея Ковальчука, проблема в недостатке комплектующих для доработки машины. Тюнинговый стабилизатор поперечной устойчивости на Калину пока не разработан, поэтому для борьбы с огромными кренами пришлось «зажать» амортизаторы, в результате — тряска на неровностях. А неправильное усилие на руле — из-за слишком малого кастора. На стандартной машине верхние опоры стоек имеют смешанный центр, но к тюнинговым амортизаторам они не подошли. Пришлось поставить «десятые», отсюда и неправильный угол наклона стойки. Не сегодня-завтра нужные детали появятся на рынке и, скопившись, помогут исправить ситуацию.

Едет Калина от КМС хорошо, но медленно. Задача доработать мотор по максимуму на этом этапе не ставилась, тем более что «восьмиклапанник» Калины отличается от «восьмиклапанника» системой управления, — поэтому ограничились установкой распределителя, большими дроссельной заслонки и прямоточного выпуска. Но способности доработанного шасси много превышают возможности слегка форсированного мотора. Его серебристой Калине базально «не хватает». «Моментный» распределитель обеспечивает уверенное трогание почти с холостых оборотов, но этим заметные улучшения и исчерпываются. Согласно приборам звуковую сотню седан набирает на пару секунд быстрее, чем стандартная машина, но и тогда. Крутится двигатель до 7000 об/мин, но это ровно и удручающе вяло. Ситуацию усугубляют тяжелые колеса и слишком «длинная» трансмиссия. А шестая передача будет нужна этому автомобилю только в будущем, если ему все же «зарядят» мотор как следует.

Но в целом опыт над Калиной удался. Главное, что показал тест, — новый автомобиль мертвожденный для тюнинга. А значит, наша встреча с Калиной далеко не последняя. Уверены, скоро появятся пробы пера и от других участников рынка. Да и в КМС обещают уже к весне подготовить «чистовой вариант» — с исправлениями в шасси, эффективностью и мощным мотором. Подождем.

Автомобиль подготовлен фирмой  
Ковальчук МоторСпорт,  
тел.: (095) 780-29-34; [www.kms-tuning.ru](http://www.kms-tuning.ru)



С большими 16-дюймовыми колесами Калина лучше тормозит и поворачивает, но для почти стандартного мотора они слишком тяжелые

**KALINA**



Под капот машины с доработанными тормозами и подвеской просится мотор сил в 150

#### РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ

АВТОМОБИЛЬ	VAZ-11183	VAZ-11183**
Макс. скорость, км/ч	166,9	161,8
Время разгона, с		
0-50 км/ч	3,84	4,25
0-100 км/ч	11,95	14,24
0-150 км/ч	35,86	48,77
на пути 400 м	18,23	19,31
	(121км/ч)	(110км/ч)
на пути 1000 м	34,09	35,91
	(149км/ч)	(141км/ч)
60-100/80-120 км/ч (III)	8,40/9,47	9,62/-
60-100/80-120 км/ч (IV)	11,68/12,66	15,66/-
60-100/80-120 км/ч (V)	17,35/23,08	26,05/-
Выбег, м		
с 50 км/ч	382	888
130-80 км/ч	889	856
Тормозной путь		
со скоростью 100 км/ч, м	48,6	48,1
Замедление, м/с <sup>2</sup>	7,8	8,0

\* Замеры проводились на мокром асфальте.

\*\* Результаты измерений газеты "Авторевю".



На высоких оборотах рычаг коробки резонирует и сильно шумит

#### ПЕРЕЧЕНЬ ДОРАБОТОК\*

ДВИГАТЕЛЬ	
Распределитель СТИ 11,4	4480
Дроссельная заслонка увеличенного диаметра	3000
Блок управления двигателем	1500
Глушитель и резонатор U-Power	10780
Работы по установке	5000
ТРАНСМИССИЯ	
Измененные передаточные числа (18-й ряд)	7900
6-я передача (комплект)	9700
Главная пара 4,13	2700
Работы по установке	5600
ПОДВЕСКА	
Комплект регулируемых амортизаторов АСТ с пружинами	63000
Пластинки для регулировки углов задних колес	1500
Работы по установке	7000
ТОРМОЗА	
Передние диски (316 мм) и суппорты Прома	31900
Передние тормозные колодки EBC	3100
Задние дисковые тормоза	12600
Задние тормозные колодки EBC	750
Работы по установке	3275
КОЛЕСА	
Колесные диски Прома R9 (8,5x18")	10800
Шины Michelin Exalto 2 205/50 R16	21644
Комплект болтов	1200
Шиномонтаж	1000
ИТОГО	208299

\* Стоимость указана в рублях.



Передние тормоза скопированы с AP Racing, поэтому колодки можно ставить гоночные

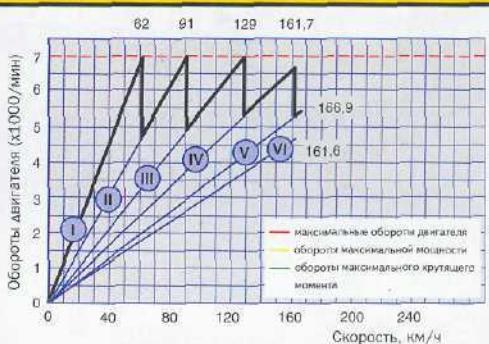
#### VAZ-11183 Калина (данные производителя)

<b>КУЗОВ</b>	седан, цельнометаллический, бензиновый, рядный, поперечно расположенный двигатель
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	4
Расположение	8
Система питания	1598
Число цилиндров	82/75,6
Число клапанов	10,0
Рабочий объем, куб. см	81/59,5/5100-5300
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	120/2800-3200
Степень сжатия	на передние колеса
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	175/70 R13
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	на передние колеса
	механическая, 5-ступенчатая
<b>ПРИВОД</b>	175/70 R13
<b>КОРОБКА ПЕРЕДАЧ</b>	независимая, пружинная, полузащищимая, пружинная, на продольных рычагах
<b>ШИНЫ</b>	дисковые, вентилируемые барабаны
<b>ПОДВЕСКА</b>	рецептор, с электроусилителем
Передняя	4
Задняя	бензин АИ-95
<b>ТОРМОЗА</b>	
Передние	4040/1670/1500
Задние	2470
<b>РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ</b>	1430/1410
Количество оборотов руля	1080
<b>ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм</b>	
Длина/ширина/высота	170
Колесная база	13,0
Колеса передняя/задняя	5,3
<b>СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг</b>	7,2
<b>МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч</b>	8,8
<b>ВРЕМЯ РАЗГОНА 0-100 км/ч, с</b>	50
<b>РАСХОД ТОПЛИВА (ЕУ), л/100 км</b>	бензин АИ-95
90 км/ч	40
120 км/ч	60
городской цикл	80
<b>ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА, л</b>	100
<b>ТОПЛИВО</b>	160

#### ТОЧНОСТЬ ПОКАЗАНИЙ СПИДОМЕТРА

Показания спидометра, км/ч	40	60	80	100	120	140	160
Истинная скорость, км/ч							
VAZ-11183 КМС	40	60	80	100	120	141	161
VAZ-11183	39	58	78	87	117	136	154

#### ГРАФИК ДИНАМИКИ РАЗГОНА



Установить на Калину задние дисковые тормоза для "десятки" оказалось непросто