

Когда ВАЗовцы только начинали создавать Гранту на платформе Калины первого поколения, то творческий коллектив (назовём его так) разделили на две группы. Первой группе выдали традиционное задание: сделать концепцию дешёвого автомобиля, отвечающего потребностям своей целевой аудитории — практичного, ремонтпригодного и т.д. А второй группе сообщили: вот вам список автомобильных ГОСТов, вот вам исходная платформа — а дальше делайте всё, чтобы машина была максимально дешёвой, лишь бы в стандарты вписывалась.

Знаете, у кого фантазия забила через край? У ребят из второй группы. Первые работали себе тихонечко, а вторые лезли к руководству с самыми авантюрными предложениями. Какой там натяжитель ремня генератора — бери выше! На полном серьёзе предлагалось сделать передние сиденья нерегулируемыми, то есть вообще жёстко приваренными к полу, как в некоторых пикапах. Неудобно? Ерунда, потерпят. Зато какая экономия на салазках и сборочных операциях! Опускные окна в задних боковых дверях? Не смешите, обойдутся клееными. Обшивка в багажнике, два наружных зеркала? Вычёркиваем.

Так они повычёркивали вообще всё, без чего машина, в принципе, может ездить. Получился персонаж из анекдота про собачку: ухо разорвано, глаз заплыл, хвоста нет, хромает, откликается на кличку «Счастливчик». Так бы и осчастливили нас Грантой-по-ГОСТу, если бы руководство завода не вмешалось, сказав: ага, в Жигулях и сиденье регулировалось, и стеклоподъёмники были во всех дверях, а вы, значит, решили сделать хуже?

В общем, экспириенс вышел неудачным и Гранту стали строить более разумно и взвешенно. Получилась машина хоть и недорогая, но с изрядным потенциалом для дальнейших доводок и модернизаций. И многие «грантовские» решения перенесли уже на новую Калину. Не только по причине унификации — они просто хорошо вписались в концепцию.

Концепция

Изначально стратегия позиционирования была такова: Гранта будет существовать как самая дешёвая модель ВАЗа, и только в кузове седан. Новая Калина (по документам она

проходила как Kalina FL, что означает фейслифтинг) будет более оснащённой и в кузовах хэтчбек и универсал. Соответственно, её положение на рынке должно быть на полступеньки выше. Но по мере развития Гранты появилась модификация с «автоматом», потом анонсировали хэтчбек... Создателям Kalina FL оставалось одно — делать машину более совершенной, чем Гранта, «играя» не только типом кузова и оснащением, но и предлагая более прогрессивную конструкцию. Ровно на те самые полступеньки. Получилось? Давайте смотреть.

Конструкция

Кузов Калины-2 во многом суть комбинация уже существующих решений. Силовой каркас в основе своей от прежней Калины, но передок (лонжероны, передняя панель) от Гранты, у него выше сопротивление кручению. От Гранты же взяты передние наружные панели — капот и крылья. В это трудно поверить, но по передку унификация почти полная! Ради этого в последний момент перед запуском Гранты пришлось переделывать её бампер, только для того чтобы поднять стыковочный разъём, обеспечив последующую унификацию. И это при том, что на двух моделях светотехника различается.

Моторный щит модернизирован, введена выштамовка под новое крепление рулевой рейки (об этом позже).

Пол на всех модификациях прежний — это основа платформы, соответственно, основная геометрия (колея и база) остались нетронутыми. Крыша хэтчбека тоже старая, а вот на универсале она оригинальная, с изначальными выштамповками под рейлинги (ими собираются оснащать все машины с этим типом кузова). Крыша универсала усилена в задней части, равно как и каркас задней двери. А облицовки панелей задних дверей абсолютно новые. Заново сделаны и задние крылья — под новую светотехнику и изменившуюся конфигурацию остекления.

Боковые двери — от Калины с обивками от Гранты, разве что в пластиковые накладки интегрировали тканевые вставки. В связи с введением регуляторов изменены верхние крепления ремней передних безопасности. Задних, впрочем, тоже: если на Гранте все три задних ремня крепятся к задней полке, то в Калине-2 боковые ремни интегрированы в боковины каркаса, а третий ремень пристроили на потолке.

Бамперы, молдинги, накладка двери задка — новые. А зеркала калиновско-грантовские, от добра добра не ищут.

Разумно предположить, что локальные усиления (в основном, по задним проёмам) дали кузову значительный прирост жёсткости. Но нет, прибавка составила всего 3-4 процента, в абсолютном значении это чуть больше 11000 Н*м/град. Как тут не вспомнить в очередной раз Гранту, которая по сравнению с Калиной-седаном сразу «рванула» в жёсткости на 12,5 процента! Но тут вопрос в параметрах исходных точек: первая Калина-седан была более податливой, чем хетчбек и универсал.

Для двух новых кузовов пришлось заказывать всего семь пресс-форм лицевых штампов, их сделала одна японская фирма. Изготовление штамповой оснастки заняло 11 месяцев плюс несколько месяцев потратили на наладку оборудования. Мелкую штамповку ВАЗ отдаёт подрядчикам — калужско-испанскому Gestamp и Тольяттинскому заводу технологического оснащения (ТЗТО).

Теперь про подвески, которые Олег Груненков, директор проекта, ещё год тому назад обещал «существенно переработать».

Мы немного рассказали вам про Ладку Калину, а про [навигаторы престижио отзывы](#) вы сможете узнать пройдя по ссылке.