Калина, побив предыдущие творения ВАЗа дизайном, сохранила присущее им «качество» сборки. Тем не менее, модель оказалась самой популярной у россиян и сейчас продается даже лучше Приоры. Портал Kolesa.ru выясняет, как с помощью тюнинга улучшить качество «Калины» и придать ей новые черты характера.



Масла в огонь популярности среди тюнингеров подлила модификация «Калина Спорт» - единственный российский автомобиль с заводской спортивной программой доработок. Отличаясь невысокой ценой, она, тем не менее, могла бы бросить перчатку и более именитым «горячим» хэтчбекам от европейских производителей.

Да и вообще «Калина», пожалуй, самый спортивный автомобиль России (хотя этот титул вскоре рискует уйти к абсолютно новой Лада Гранта Спорт). Вспомнить хотя бы «фирменный» Кубок Лада Калина и огромное количество ягодных моделей, специально подготовленных к самым разным соревнованиям от дрег-рейсинга до Чемпионата России по кольцевым гонкам.

Почему же бюджетная «Калина», а не более современная «Приора»? На этот вопрос отвечают сами доработчики. Управляемость Lada Kalina – самая лучшая в модельном ряду АвтоВАЗа, а возможность чинить ее на коленке незаменима в профессиональном автоспорте. Востребованность в спорте (а соответственно, и в среде тюнеров) имеет и еще одну сторону медали – предложений на дополнительное оборудование и запчасти для этой модели больше, чем для других.

«Калина» – идеальный донор для тюнинга. Внешность на любителя, поэтому каждый найдет, что и как доработать на свой вкус. В техническом плане также никаких проблем. Например, если в случае с тюнингом Mazda 3 установка турбины нерентабельна по причине высокой стоимости и существования заряженной версии MPS, то у российской модели достаточно места под капотом для безболезненной имплантации «улитки», да и стоимость будет гораздо привлекательнее.

Если говорить о качестве сборки, то существуют примеры, когда заводская сборка не соответствует никаким стандартам. К примеру, когда моему знакомому привезли товарный хэтч, оказалось, что ручной тормоз не работает вообще и болтается в своем пазу, то есть, не закреплен. Отсюда вывод – заменять или усиливать такие вот огрехи во время тюнинга будет только в удовольствие, а последующая эксплуатация не будет трепать вам нервы.

А теперь – к стоимости деталей. В списке будут приведены части, которые можно наиболее легко найти в наличии в обычных или Интернет-магазинах. Стоимость также будет примерная (минимальная), поскольку даже идентичные запчасти в разных магазинах различаются в цене. Впрочем, все, чего нет в магазинах, можно изготовить на заказ, благо мастеров огромное количество.

Внешний тюниг Lada Kalina

Бюджет 10 000 рублей

- Альтернативная оптика, в частности, задние фонари, начинаются от 3 000 р.;



Передние фонари со светодиодами – от 1 000 р. за комплект. Задние фонари «Спорт» – от 2 000 р.

Тюнинг салона Lada Kalina

Бюджет 10 000 рублей

- Ручки КПП – от 300 р.;
- Рули – от 1 000 р.;
- Накладки на педали – от 500 р.;
- Спортивные кресла – от 6 000 р.;
- 4-точечные ремни – от 2 500 р., 6-точечные – от 4 000 р.;



Технический тюнинг Lada Kalina

Стоит отметить, что Калина Спорт довольно сильно отличается от обычной. Она в стоке имеет дисковые тормоза, газомасляную подвеску, литые 15-е колеса, темный салон и сиденья с развитой поддержкой. Короче, обладает всеми нормальными для «хот-хэтча»

параметрами. Это заставляет задуматься, есть ли смысл браться за доработку стандартной машины, если проще (возможно, и дешевле) взять версию Спорт.

Бюджет 10 000 рублей

- Выпускные коллекторы для «Калины» можно искать от 3 500 р.;
- Одни из самых популярных амортизаторов от фирмы Plaza Sport начинаются примерно от 2 000 р. за штуку;



- Растяжки стоек стартуют от 1 500 р.;
- Резонаторы – от 2 500 р.;
- Распредвалы – от 2 500 р.;
- «Нулевые» фильтры – от 1 000 р.;



Бюджет 50 000 рублей

- Если ваша Калина не в версии Спорт, то имеет смысл в первую очередь доработать тормоза (на обычной «Калине» они барабанные). Комплект задних от Turbosmart стоят около 15 000 р.;

Примеры тюнинга Lada Kalina

1. Лада Калина Хэтчбек Спорт. Владелец – Кирилл Лавров, Тюмень.



Владелец с помощью парней из дреговой команды Kiwamaru Sport построил настоящий спортивный болид без внешней мишуры. Участвует в национальном классе в чемпионате России по туринговым гонкам, ранее – в ЧР по трековым гонкам в классе N-1600.

Цитата: «Следует понимать, что мы зажаты рамками регламента Чемпионата России. По сути, едем на стандартном моторе, однако все внутренние детали заменяем на кованные. Гонками, годами и результатами доказано, что ковка намного крепче стока и стоит своих денег».





