



Диспетчерская:

+7 (499) 158-83-09

+7 (499) 158-48-08

+7 (915) 148-85-94



Rover + Лада = ?

Текст Леонид Круглов, Юрий Бритов

Фото Юрий Бритов

Внешне этот ВАЗ-2112 ничем не отличается от десятков тысяч своих собратьев. Но по тому, как резво хэтчбек уходил от светофора, чувствовалось, что под капотом у него что-то устроено не так, как у других...

Впрочем, отличия сразу же стали заметны, как только мы устроились в салоне автомобиля. Настораживала необычная форма рукоятки переключения передач. После нескольких неудачных попыток нащупать ногой педаль сцепления в воздухе повис немой вопрос: "Неужели?". Да-да, педали просто не было. А торчащая между сиденьями "палка" - это не что иное, как рычаг управления автоматической трансмиссией. Идея установки автоматической КП на автомобиль "десятого" семейства родилась в Центре автоматических трансмиссий Московского государственного авиационного института, а реализована была совместными усилиями Центра АТ МАИ и тюнинг-компании "Элекс Полус Тюнинг". Перепробовав несколько вариантов установки классической АКП, специалисты Центра остановили свой выбор на бесступенчатом вариаторе VT 1 известнейшей немецкой компании ZF. Изначально он предназначен для установки на новый Mini, но отлично "прижился" и под вазовским капотом. VT 1 идеально подходит к вазовскому 16-клапанному двигателю не только по техническим и массогабаритным характеристикам, но и по посадочным местам. Его установка потребовала минимальных изменений - добавилась переходная план-шайба да пришлось переработать ШРУСы, заменив "родную" начинку шарнирами от Volvo.



У бесступенчатого вариатора множество преимуществ перед традиционной АКП. Он не только имеет меньший вес и габариты, но также проще и надежнее по конструкции. Основные его "козыри" - более высокий КПД и постоянная механическая связь двигателя с ведущими колесами, благодаря чему автомобиль гораздо "послушнее" на скользкой дороге. Нам доводилось управлять многими тольяттинскими экспериментальными и перспективными моделями, есть у нас и опыт участия в журналистских ралли на ВАЗ-2110 и ВАЗ-2112. Поэтому разницу в поведении "подопытного" автомобиля и его рядового собрата мы почувствовали сразу. Прежде всего бросается в глаза измененная

картина разгона. Набор скорости происходит как бы в два этапа. Резкий старт, затем плавное нарастание скорости примерно до 80-90 км/ч. Если продолжать "давить на газ", скорость начнет нарастать по более крутой кривой, доходя до 165-170 км/ч. Для выхода на 100-километровый рубеж скорости требуется 13,5 секунды. Это чуть меньше, чем у автомобиля с обычной механической КП (14,0-15,0 с).

Совсем иначе ведет себя "автомат" в режиме длительной трассовой езды. Если обычной "десятке" с 16-клапанным двигателем для поддержания экономичного режима 90 - 100 км/ч требуется 2800-3000 об/мин, то с вариатором ту же скорость автомобиль стабильно держит при 2000-2200 об/мин. Нетрудно подсчитать, что при этом расход топлива снижается на 7-8% или на 0,3-0,4 л/100 км. Правда, возникают и некоторые проблемы, но они относятся скорее к навыкам езды на "автомате", чем к недостаткам конкретной конструкции. Так, нам с трудом давалось торможение двигателем, да и на сброс газа автомобиль реагировал несколько "заторможено", продолжая двигаться с набранной скоростью еще какое-то время. Такая "задумчивость" требует повышенного внимания у будущих обладателей "десятки-автомата" при возникновении нестандартных ситуаций. Городская же езда на новой машине - одно удовольствие. Никакого сравнения с традиционной процедурой переключения передач и постоянной работой педали сцепления каждые 20-30 секунд. Если не считать проблемы левой ноги и правой руки, которые постоянно искали свои привычные места, освоение "автомата" прошло без особых хлопот. Кстати, проблема "лишних" конечностей - дело проходящее. Зато приятно было наблюдать, как на светофоре позади оставались обычные тольяттинские переднеприводные машины, не говоря уже о "классике". Впрочем, как считают создатели британско-российского гибрида, его предназначение - вовсе не лихая езда от штрафа до штрафа. По их мнению, основную массу владельцев должны составить молодые преуспевающие в бизнесе представительницы прекрасного пола. Свойственный им стиль динамичной езды - сосредоточенный, с минимальными отвлечениями на манипуляции с рычагами и педалями - легче всего реализовать с помощью именно бесступенчатого вариатора.

Что ж, поживем - увидим, сбудутся ли эти прогнозы. А пока рассмотрим экономический аспект новой разработки. В своем нынешнем виде (а пока изготовлено два автомобиля, один из которых передан на ВАЗ для детальных

испытаний) вариатор вместе с доделкой ШРУСов, установкой и доработкой салона "оттянет" из кармана счастливого обладателя около \$3000. Отметим, что уже сейчас есть несколько заказчиков "автоматизированного" варианта "десятки". При выходе на рубеж 1 тыс. машин в год (или 0,5% от общего выпуска этого семейства), стоимость доработки может снизиться на 20%. Если же выпуск таких автомобилей довести до 10 тыс. в год (5% от общего объема производства), снижение стоимости составит 30%. Таким образом, разница в цене обычного автомобиля и машины, оборудованной вариатором, будет соответствовать принятой мировой практике. Страсти вокруг "десятого" семейства не утихают. То в Тольятти, то в Питере, то в Москве появляются новые и интересные решения по силовым агрегатам, трансмиссии, ходовой части и салонам этих машин. Это и понятно - на сегодня иной перспективы у отечественного автопрома нет. Окажется ли разработка Центра АТ МАИ и "Элекс Полюс Тюнинга" одной из проходящих идей или станет реальностью, покажет будущее.

Оригинал статьи находится на сайте журнала "Автомобили", номер 6.2002