

В этом супермарафоне отечественных новинок первое место занял «Форд-Фокус». На втором – «Лада-Калина», замыкает тройку «Рено-Логан». Многим из нас еще снится бесконечная лента скоростной дороги. В ушах звучит рев мотора, гул шин, лихорадочно наматывающих на себя сотни, тысячи пройденных километров. Скорость – это наркотик...



Но все уже позади. Первые итоги подведены на сайте www.zr.ru, который внимательно следил за происходящим. Исследованы машины, подсчитаны часы, километры, литры. Непосредственные «виновники» содеянного – «Рено-Логан», «Лада-Калина» и «Форд-Фокус» – расставлены по местам.



КАК ЭТО ЗАДУМЫВАЛОСЬ. Много лет назад на полигоне в Дмитрове уже проводили Первенство заводской марки. Суть соревнований – оценить качество и надежность машин, испытав их серьезным пробегом. Тогда, в 1970-м, у двух участников разрушились коленчатые валы, еще один сошел с дистанции из-за трещины бака... Главный приз получил Ирбитский завод (да-да, первенство разыгрывали среди мотоциклов).



Идея повторить соревнования давно витала в редакционных умах. Почти одновременное появление на рынке трех ярких новинок российского производства послужило катализатором. Мы разработали регламент нового Первенства заводской марки, назвав его «60 часов за рулем». Трем автомобилям предстояло 60 часов крутиться по 14-километровому кольцу полигона. Максимальная скорость и типичная российская неровная дорога со сложным рельефом (такова, увы, сегодня дмитровская трасса) – хорошие союзники для проверки автомобилей. В них в той или иной мере будет нагружено буквально все, за исключением разве что тормозов. Победить в марафоне сможет самый выносливый!



МАРАФОНУ ДАН СТАРТ! Итак, наши подопечные: «Фокус» (ЗР, 2005, № 9), «Калина» (ЗР, 2005, № 7) и «Логан» (выбрали самую простую версию за \$8999 – 1,4 л, 75 л.с. Плюс сотня за металлик и \$605 за магнитолу и сигнализацию) приобретены в салонах официальных дилеров. Первое испытание – быстрая, но аккуратная обкатка, чтобы к старту каждый прошел около 3000 километров. Затем обслуживание в фирменных сервисных центрах с принудительной заменой масла, фильтров, с контролем всех систем

и проверкой углов установки колес. Тольяттинской машине поменяли болты кронштейна растяжки в передней подвеске – таково предписание завода для всех уже проданных машин.



А вот и интрига – звонок из Тольятти: купленная в июне редакционная «Калина» успела немного устареть! Ряд деталей не соответствует нынешней заводской комплектации.



Решаем их заменить, чтобы привести машину к современному товарному виду. На вазовском конвейере сработал принцип обратной унификации: генератор – ВАЗ-2112, задние пружины и амортизаторы – 2110, резиновые опоры – 2108. Заодно нам меняют две опоры силового агрегата, электроусилитель руля, устанавливают обивку багажника, настраивают регулятор тормозных сил. И еще кое-что по мелочи. Желающие сразу могут записать отечественной новинке штрафные очки. Мы этого делать не стали по причинам объективным: ведь именно такие, как наша, «калины» станут массовыми.



«Фокусу» на внеплановом ТО заменили свечи зажигания. «Логану» пришлось купить 15-дюймовые колеса, чтобы переобуть в такие же шины, как у соперников. Руководство по эксплуатации это допускает.



Долгожданное событие наступает как-то буднично. 15 августа: немного предстартовой суеты, заправка «до полного» и с минутным интервалом машины уходят на трассу. Первые замеры времени круга подтверждают наши предположения. Самый быстрый – «Фокус», его средняя скорость почти на 10 км/ч выше, чем у «Калины». «Логану» уготована участь аутсайдера – тоже около 10 км/ч, только уже минус от «Лады». И вот накопились первые впечатления, водители присиделись к автомобилям, втянулись в заданный ритм.



«РЕНО-ЛОГАН». В первый момент ловишь себя на мысли: «бездельник». Баранка замерла в заданном положении, мелкие неровности словно заасфальтировали. Конечно, мотор ревет, подобрившись к шеститысячной отметке, причем дребезжащим недовольным голосом. Но все равно в этом авто чувствуешь себя сравнительно комфортно.



А вот и лекарство от безделья: спидометр и тахометр. Оказывается, у «Логана» большая «ступенька» между четвертой и пятой передачами. К тому же ограничитель оборотов срабатывает довольно рано – 6000 об/мин. Поэтому главная задача водителя – выбрать оптимальные моменты переключений. В одном случае, например, на спуске, он должен моментально перейти на пятую, не допустив срабатывания ограничителя. В другом, наоборот, удерживать четвертую, ведя автомобиль на грани характерного «дрыг-дрыг». Сделал все правильно – глядишь, «Логан» и прибавил 1–1,5 км/ч.



К однообразию привыкаешь, и тут... К исходу первого дня именно «Рено», уже нареченный «швейной машинкой», вдруг дает слабинку. Резко теряет тягу, потом из-под капота раздаются металлические звуки. Слаженная работа механиков позволила вернуть машину в строй всего через 27 минут. Тогда нам показалось: «Вот оно, начинается».



«ЛАДА-КАЛИНА». Даже в шлеме слышишь: в салоне стоят нестерпимые гул и рев, обильно сдобренные звучными постукиваниями шин на стыках плит. Тем не менее нельзя не почувствовать, что заводские изменения «заработали». Ощутимо меньше вибраций, в частности на рычаге коробки.



Но об отдыхе или расслабухе сразу приходится забыть – машиной надо жестко руководить! На высокой скорости она оказывается очень норовистой. Невнятное рулевое управление, сильное рыскание на прямых и виражах, раскачка, крены на неровностях и под действием боковых сил. В итоге направление выбирает «Калина», а ты лишь примерно корректируешь траекторию.



Улыбаетесь? Нам было не до смеха – болтаться в почти двухметровом динамическом коридоре, который «Калина» с истинно русским размахом выбирала сама. Если же на некоторое время отвлечься от процесса управления, то отдаешь себе отчет – остальное-то работает четко! Двигатель «поет» без фальши, колеса крутятся, и «Калина» уверенно проглатывает круг за кругом. Всего пара остановок, причем взорвавшееся колесо, естественно, «в зачет» не пошло. А ведь чего греха таить, ягоду заведомо прочили в аутсайдеры.



«ФОРД-ФОКУС». Стрелка спидометра подбирается к 180. Вот по-гоночному моргнула, потом загорелась красная стрелка на приборной панели – пора переходить на пятую. И лента дороги, кажется, с удвоенной силой полетела навстречу. Затяжной спуск (здесь под двести), затем плавный вираж и на взгорочке вновь переход на четвертую, так как обороты двигателя «упали» до пяти трехсот. Да, в нашем случае Ее Величество Скорость – это «Форд-Фокус». Словно попав на ускоренную перемотку знакомого кинофильма, ты вихрем пролетаешь привычные ориентиры. Жить становится интереснее!



Однако вскоре находишь к чему придраться. Вот на волне-трамплине бухнула правая, разгруженная стойка подвески. Время от времени она будет постукивать все 60 часов. Причина, на наш взгляд, – небольшой конструктивный просчет в российском варианте передней подвески. Вызывающе шумит мотор, да и шины на мелких неровностях стучат, соперничая с «Калиной».



К концу третьего дня мы вздрагиваем: закончивший заезды и немного отдохнувший «Фокус» при пуске изрыгает облако сажи. Механики бросаются к машине и... ничего. Мотор работает ровно, чернота быстро улечивается. На следующий день мы внимательно наблюдаем за лидером. «Сюрприз» периодически повторяется, но никак не сказывается на жизнеспособности автомобиля.



ЛЕНТЫ, ТИТУЛЫ, МЕДАЛИ. 19 августа, вечер: наши хронометры отсчитали по 60 с небольшим часов. Точка, финиш, можно расслабиться.



Теперь – контрольные замеры на полигоне, сравнение их с результатами, полученными неделей раньше. Затем диагностика машин. Потом долгое обсуждение результатов, когда все испытатели оказались единодушны в одном... но об этом чуть позже.



На пьедестал поднялись все, пусть и с разными результатами. Откровенно сказать, мы не ждали такого финиша – тем приятнее ошибиться и поздравить всех. И «Логан», и «Калина», и «Форд» доехали – следовательно, проигравших нет. Но есть распределение призовых мест.



«Рено-Логан» – учитывая время незапланированных остановок, занимает третье место. Не помогли ни лучшая экономичность, ни минимальное время пересменок... Штрафных минут набегало на целый час.



После диагностики специалисты «Автофрамоса» признали мотор абсолютно дееспособным. Тем обиднее за досадный брак, вероятность которого минимальна, но все-таки существует. Чтобы исключить подобное, мы и придумали этот «экзамен на выносливость».



«Лада-Калина» – в начале эксперимента мало кто мог представить себе подобное: второе место, надежнее «Логана»! Вспоминая поведение машин на дороге, многие даже сейчас не могут в это поверить. Но всего пять ремонтных минут – результат блестящий.

Вот только результаты замеров и диагностики настораживают. Люфт и небольшой шум подшипника правой передней ступицы, потеки масла на амортизаторной стойке, нарушение углов установки передних колес. Впрочем, финиш уже позади...

«Форд-Фокус» – заслуженный лидер марафона. Все показатели в норме, ни единой поломки или нештатной ситуации на дороге. Повышенную дымность объяснили особенностями сгорания топлива в режиме полного дросселя. Скорее всего, сажа просто накапливается в выпускном тракте. А потом, в нормальной эксплуатации все это выдувается без каких-либо негативных последствий. Итог – высшая ступень пьедестала. Наши поздравления!

Да, так в чем же вечные спорщики – редакторы отдела испытаний полностью сошлись? В том, что первенство заводской марки будет традиционным! И дело не в наркотике скорости. Глядя на кипу бумаг с результатами, мы представляем ценность полученной информации и знаем, что будем использовать ее еще целый год... Аккурат до первенства – «60 часов за рулем» – 2006.

«60 ЧАСОВ ЗА РУЛЕМ» РЕГЛАМЕНТ. Цель – оценить выносливость автомобилей; способ – наибольший пробег за минимальное время. Чтобы одновременно сопоставлять автомобили с разными скоростными возможностями, мы решили задавать им не равный километраж, а одинаковое время – 60 часов. Пять дней по 12 часов автомобили должны двигаться по скоростному кольцу автополигона с максимально возможной скоростью. Фиксируется время в движении, длительность остановок для дозаправки и смены водителей и, главное, внеплановые «пит-стопы». Победит тот, которому потребуются меньше остановок для устранения неисправностей – то есть самый надежный и выносливый.

Длительность одной остановки для ремонта – не более 60 минут. Если по истечении часа неисправность не удастся устранить и автомобиль не может продолжить движение, он дисквалифицируется.

Список доступных запчастей строго ограничен – ремень генератора, комплект ламп, комплект свечей, шины. Во время стоянки вне хронометража разрешается доливать масло и охлаждающую жидкость.

СПАСИБО СПОНСОРАМ! Мы заранее понимали – штатных комплектов шин не хватит. И вообще лучше ехать на одинаковых колесах – это сблизит возможности машин на неровной дороге. Поэтому заручились поддержкой компании «Мишлен», предоставившей по шесть колес модели «Энерджи» для каждой машины.

Шины есть, механики и инструмент у нас собственные и очень хорошие (техцентр «Тушино»), чего еще не хватает? Правильно, заправщика. Эту проблему решил один из крупнейших игроков топливного рынка: «ЛУКОЙЛ» прислал красавец бензовоз. Участникам соревнований важно использовать высококачественное топливо – полагаем, около 4500 л девяносто пятого пришлось им по вкусу.

Свой спонсорский вклад внесла компания «Росгосстрах», оформив страховку на водителей и машины и избавив нас от части тревог.

ТАЙМ-АУТ «ЛОГАНА». 15 августа шестая, последняя смена «Логана» прервалась всего через 20 минут: машина приковывалась на «пит-стоп» со стуком двигателя. Свечи в порядке, вскрываем мотор... Вот оно! Контргайки регулировочных винтов двух выпускных клапанов отвернулись и лежали рядом с пружинами. Гайки вернули на место, зазоры приблизительно восстановили, и через 27 минут машина вернулась на трассу. На следующее утро на холодном моторе отрегулировали привод клапанов (35 минут) и машина продолжила заезды. Судя по комментарию фирмы, наша история – единственная. Мы надеемся поставить в ней точку, побывав на сборочном заводе двигателей в Румынии: следите за публикациями в ЗР.

Комментарий

ОАО «Автофрамос»

Ванесса Леви,

руководитель службы по связям с общественностью

По сведениям компании «Рено», из 65 тысяч автомобилей «Логан», проданных на сегодняшний день по всему миру, ни на одном не было зафиксировано подобной неисправности, как при послепродажном, так и гарантийном обслуживании. Таким образом, мы имеем дело с единственным случаем, первопричина которого требует подтверждения. Тем не менее с настоящего момента усилен контроль на посту производственной линии, который отвечает за этот узел.

ПРИЗ ИСПЫТАТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ

Чистую победу (а также второе и третье места) принес участникам такой прозрачный показатель, как время. Секундомеры остановлены, их показания никто не оспаривает, но ведь эти часы, минуты и секунды привезли живые люди. Вам интересно их мнение касательно характера машин? «Форд-Фокус»: шумноватый, но послушный, удобный, устойчивый, комфортабельный, современный, надежный. «Рено-Логан»: слабоватый, но просторный, доступный, простой, непробиваемый. «Калина»: шумная, неточная, нечеткая, но скоростная. Вот что получилось: «Логану» брак простили, а от «Калины» так и ждут неприятностей! Очевидно, «Автофрамосу» главное – не растратить кредит доверия, а ВАЗу – вновь его заработать.