

ПЕРЕВАЛ ГУМБАШИ ОСТАЛСЯ ПОЗАДИ...

Бригада испытателей НТЦ с автомобилями семейств LADA PRIORA и LADA KALINA, а также LADA 4x4 и LADA 110 завершила испытания на Кавказе. О результатах нам рассказал руководитель экспедиции Вадим САФОНОВ.

– Кисловодск расположен на высоте 900 м над уровнем моря, дневная температура достигала +37°C в тени, на перевале (Гумбаши на высоте 2040 м над уровнем моря) было прохладнее (+25°C максимум, в последний день работы +16°C). Но особого дискомфорта от жары мы не испытывали...

– А как «вели» себя наши машины в таких условиях?

– Можно сказать, прекрасно. И это несмотря на то, что автомобили были уже далеко не новые, к тому же не серийной сборки, а экспериментального производства, прошли до этого большой объем испытаний.

Программы испытаний не предусматривают нежного обращения с автомобилем, как в условиях обычной эксплуатации. Можно сказать, наоборот – это обращение является варварским. Ну какой нормальный владелец будет ездить по булыжнику многие тысячи километров, по скоростному кольцу полигона с превышением разрешенных оборотов двигателя на 25% и так далее? Туда же, например, можно отнести и испытания сцепления с большим числом остановок на подъеме и торможением преимущественно двигателем на спуске. Причем не пустого автомобиля, а с полной нагрузкой и загруженным прицепом!

Значительную часть работ мы проводили с прицепом, который привезли с собой. Обычный «Атлетик», правда, доработанный в УДИДА по грузоподъемности и на колесах от «Нивы». Для LADA PRIORA прицеп вместе с грузом весил 1000 кг, а для седана и хэтчбека LADA KALINA – 800 кг.

Прицеп грузили обычными валунами, которые мог поднять один человек. Для взвешивания купили обычные, столь любимые женщинами напольные весы, а также фломасстер, которым на каждом валуне отмечали его вес.

Протяженность рабочего подъема на перевале составляла 24,3 км. Вот на этот подъем по несколько раз в день и таскали такой прицеп. Время подъема занимало больше получаса, а расход топлива достигал 30–40 л/100 км.

На таких режимах производились калибровки, замеры температуры в различных точках автомобиля. Причем таких точек было более трех десятков – и все они тщательно проверялись.

Кроме того, после калибровок мы провели испытания 5 комплектов сцеплений. Четыре комплекта были установлены сразу дома, а пятый ставили на автомо-

биле уже на месте. На трех комплектах работали с прицепом, на двух – без него. С каждым комплектом ездили по четыре раза вверх-вниз.

Предварительно на подъеме были выбраны места остановок с уклоном. В этих точках автомобиль должен был тронуться и продолжить движение на подъем как «в одиночку», так и с прицепом. Все попытки были успешными. Все сцепления сохранили работоспособность, хотя таких точек было вполне достаточно, чтобы сжечь без должной квалификации не один комплект.

При испытаниях рядом с водителем находился оператор, контролирующий температуру в необходимых точках и вместо штурмана подсказывающий места принудительных остановок. В роли пассажиров на заднем сиденье – водоналивные манекены.



Подъем и спуск проводились с максимальной возможной скоростью в разумных пределах. На спуске торможение выполнялось двигателем, на отдельных участках приходилось использовать рабочие тормоза, поскольку на 2–3-й передачах двигатель раскручивался до предельных оборотов.

– Интересно, как выглядят дороги на Кавказе?

– Обычные асфальтовые дороги. Хотя, разумеется, качество покрытия дорог в горах могло бы быть и получше. Профиль дорог (я имею в виду макропрофиль в вертикальной и горизонтальной плоскостях) тоже оставляет желать лучшего. Очень много закрытых поворотов. За краем дороги – обрыв длиною в десятки метров как минимум... Склоны не отвесные, но и, конечно, не пологие.

– Ограждений там нет?

– С северной стороны перевала есть почти всюду, а с другой – практически нет, за исключением самых опасных участков... Нам пришлось работать на южном

склоне, поскольку он больше соответствовал требованиям программы.

– Что можно сказать о наших перспективных моделях? Как они выдерживают горные дороги?

– Перспективные автомобили в горных условиях показали себя неплохо. Несмотря на то, что автомобиль LADA KALINA более ориентирован на городское движение, в сравнении с LADA 110 и LADA PRIORA он имел перед ними определенные преимущества. Усилитель руля намного облегчает маневрирование на малых скоростях, он дает возможность представительницам слабого пола вращать рулевое колесо одним пальцем без перекошенного от напряжения и волнения лица. Кроме того, высокая посадка водителя дает лучшую обзорность и в условиях гор соответственно повышает безопасность движения.

На LADA KALINA и LADA PRIORA мы испытывали кондиционеры. Это пока «нештатное» оборудование для наших машин, и образцы кондиционеров были опытные, но показали они себя достаточно хорошо. Нашим специалистам, которые работали в этих машинах, было намного комфортнее.

Есть здесь и свои минусы. Кондиционер отнимает мощность у мотора. В связи с этим растет расход топлива, повышается температура под капотом (испаритель кондиционера стоит впереди основного радиатора, «экранирует» его, а при включенном кондиционере подогревает, поэтому и охлаждение двигателя ухудшается).

– Какие еще достоинства или недостатки открылись в наших моделях в горах?

– Нашим специалистам известны все достоинства и недостатки LADA KALINA, и LADA PRIORA. Достоинства останутся, недостатки будут устранены.

Результаты горных испытаний уже обработаны – и они не дают оснований для утверждения, что кто-то на каком-то этапе создания автомобиля допустил ошибку.

В целом экспедиция прошла хорошо. Программа испытаний выполнена в полном объеме. Ребята живы-здоровы. Автомобили переданы в различные лаборатории для дальнейшей работы.

Горные испытания для нас – уже пройденный этап. Впереди – зимние климатические испытания...

Диана СТУКАНОВА