Короткая аналитическая статья о Renault Safrane Biturbo.

Обзор статей из нескольких популярных автомобильных изданий.

Когда весной 1992 г. состоялось первое знакомство французов с автомобилем "Safrane", заменившим "Renault 25", специалисты и автолюбители высоко оценили достоинства новичка, его изящный дизайн, высокий уровень комфорта, активной и пассивной безопасности. Успех этой модели превзошел все ожидания. Например, в 1993 году во Франции продажи машин "Safrane" более чем вдвое превысили сбыт конкурентов – "Peugeot-605" и "Citroen-XM", вместе взятых. Однако, факт оставался фактом: фирма, активно занятая спортивными соревнованиями, мировой лидер в автоспорте (двигатели "Renault" на автомобилях-чемпионах F1 "Williams"), не имела престижной серийной машины спортивного характера; поэтому делом чести стало дать "Safrane" мощный двигатель, хорошо адаптированный к автомобилю, тем более что опыт реализации такого проекта уже был: на базе предшественницы "Renault" подготовила элитную

версию "25 Baccara Turbo".

Перед разработчиками поставили цель - создать конкурентоспособную модель в секторе "люкс" с прицелом преимущественно на немецкий – самый емкий в Европе – рынок, где доминируют большие "Mercedes-Benz", BMW и "Audi". Требовалось хоть в чем-то превзойти эти машины – в частности, по характеристикам управляемости и держания дороги. Поэтому новая модель получила привод на все колеса, электронное управление параметрами подвески, гидроусилитель переменной чувствительности и низкопрофильные спортивные шины.

Презентация "Safrane-Biturbo" была устроена не на Елисейских полях, как водится, а во

Франкфурте-на-Майне. И на то была причина. Все дело в том, что престижный "Biturbo", как выяснилось, не чисто французский автомобиль. "Renault", борясь за то, чтобы суперкар получился идеальным, решила не доверять разработку своим собственным инженерам. То есть сначала, конечно, попытались все сделать сами, но много месяцев что-то не получалось: то барахлила механика ультрасложной техники компрессоров, то все было идеально, но в результате цена машины выходила огромной.

Подумав, в компании решились на отчаянный, но в то же время исключительно оригинальный шаг. Понимая, что самый большой опыт создания из дорогих лимузинов спортивных автомобилей сосредоточен у немцев, французы решили обратиться к двум авторитетнейшим германским доводчикам – Герберту Хартге (Herbert Hartge) и Гюнтеру Ирмшеру (Gunther Irmscher). Специалисты "Hartge" занялись разработкой системы двойного турбонаддува и адаптацией ходовой части в соответствии с новыми характеристикам двигателя. В обязанности фирмы "Irmscher", владеющей более солидной производственной базой (пять заводов, 15-20 тысяч автомобилей в год), входило внесение в дизайн автомобиля некоторых элементов "спортивности" и осуществление окончательной сборки. Немцы сделали все в кратчайшие сроки, причем разработка спаренного турбокомпрессора явилась лучшей в истории Хартге, а Ирмшер избежал в работе над внешностью "Safrane" излишней массивности бамперов и некоторой безвкусицы линий, что часто сопутствовало переоборудуемым им "Opel". Собственно, его рука коснулась только облицовки радиатора, которая стала более агрессивной, и 17-дюймовых литых дисков колес – точь-в-точь, какие он любил ставить на все свои редкие машины. "Все остальное, – объяснял Ирмшер, – в "Safrane" и без того прекрасно и гармонично".

На вопрос, почему первый же эксперимент с "Safrane" получился столь удачным, и Хартге, и Ирмшер ответили одинаково – дело в том, что BMW и "Opel", с коими они всегда работали, никогда не инвестировали в их фирмы ни копейки. Все приходилось зарабатывать только на продажах переделанных машин. И жилось при этом двум немцам не очень легко. "Safrane-Biturbo" – это огромный, по масштабам Хартге и Ирмшера, заказ, сулящий серьезнейшее расширение производства.

Согласно проекту "Hartge", базовый 3-литровый двигатель V6 был оборудован двумя компактными турбонагнетателями, которые благодаря малой инерции турбин создают быстрое нарастание давления наддува. В результате максимальный крутящий момент 363 Нм (37 кгм) достигается при 2500 об/мин, а в диапазоне 2300-5000 об/мин величина крутящего момента составляет не менее 97% от максимальной. Двигатель развивает мощность 263 л. с. (193 кВт) при 5500 об/мин и обеспечивает автомобилю максимальную скорость 250 км/ч. С места до скорости 100 км/ч "Safrane Biturbo" разгоняется за 7,2 секунды. Расстояние 400 м с места проходит за 15 секунд, а 1000 м – за 27,6 секунд.

По техническому уровню "Safrane Biturbo" опередил многих своих конкурентов – ни на одном французском автомобиле, ни даже европейском (за исключением "Audi V8") не предлагается сразу столько передовых технологий: постоянно включенный привод на все колеса с вязкостной муфтой в качестве межосевого дифференциала, усилитель рулевого механизма с переменной (в зависимости от скорости) эффективностью, антиблокировочная система тормозов, задняя многорычажная подвеска с переменной характеристикой амортизаторов... Здесь применены легкосплавные 17-дюймовые колеса с шинами размером 225/45ZR17. В качестве стандартного оборудования предлагаются кожаная обивка, полированный шпон орехового дерева в отделке салона, запоминающие свои "места" водительское сиденье, рулевое колесо и зеркала заднего вида, синтезатор речи, сообщающий водителю о состоянии машины, автоматическая климатическая установка, аудиосистема 4x20 Вт с проигрывателем компакт-дисков, сотовый радиотелефон "свободные руки" (в исполнении "Baccara"), противоугонное устройство с дистанционным управлением, надувная подушка безопасности для водителя, металлизированная окраска (гамма цветов) и прочее. Единственное заказное оборудование – это открывающийся люк в крыше.

"Safrane Biturbo" выпускается в двух вариантах оборудования и отделки – RXE и "Baccara", цены соответственно: 385000 (DM96500 на конец 1994 года) и 435000 (~DM109000) французских франков. В числе главных конкурентов специалисты "Renault" рассматривают автомобили "BMW M5", "Audi V8", "Lexus 400" и "Jaguar XJR". Выпуск модели начат в ноябре 1993 года.

По материалам "Клаксон" (№ 21/93), "Авторевю" (№ 24/93) и "За рулем" (№ 12/93)