1: Ему все-таки удалось довести Фольксваген Поло до финиша ?

2: Борис финишировал, по-моему, да.

1: Ну вот, видите

2: Я просто не помню.

1: Ралли-рейдовый стиль помог ему доехать

2: Во-первых, он реально очень хороший пилот.

1: Ну, естественно

2: Не отнять. И он уже на «Эволюшенах» выступал. Я даже с ним соревновался, еще на девятке ездил, на седьмой, по-моему, эволюции пытался?

1: У вас ведь есть замечательный автомобиль, он производит на меня потрясающее впечатление.

2: Поло 4 на 4 мы его называем

1: Да. Такой он очень красивый. Мне он больше нравится с эстетической точки зрения. Он действительно красивый. Я считаю, что вам надо организовать тюнинговое ателье и продавать такие автомобили, ну не 4 на 4, а уже просто одевать их в эту модную одежду.

2: Да, обвес очень красивый. Мы его, скажу честно, взяли в RC и воссоздали такой же автомобиль. То есть, он выглядит так же. Мотор вставили достаточно мощный. Вот и полноприводный автомобиль с мотором на сегодняшний день в 300 лошадей сил, который можно, убрав рестриктор, ту самую ограничительную шайбу, легко превращается, как в фильме помните, да? Легко превращается в 400 –сильный автомобиль.

1: Он не попадает ни в одну из квалификаций.

2: Да

1: Поэтому это просто такой шоу-кар, очень красивый

2: Да, совершенно верно, но я на нем выступаю. Вот сейчас поеду. Ближайшая гонка у нас состоится в Ярославской области, город Ростов-Великий. Я туда опять поеду на нем выступать. Мы его сейчас обкатываем, настраиваем. То есть он проходит, можно так сказать, испытания у нас ездовые.

1: Ну как вам самим, нравится?

2: Очень интересный автомобиль, очень. Там более мощные тормоза. 300-сильный автомобиль полноприводный, он сам по себе очень интересный. Но с ним надо уметь справляться, скажу честно.

1: Это то, во что потом выльется кубок Поло, или такой полет фантазии руководителя команды?

2: Нет, Сан Саныч, это такой автомобиль, если можно назвать для себя, для души.

1: Вот построили себе такой

2: Я сейчас хочу себе еще второй для души

1: Такой же?

2: Да. Но мы его строим полностью. Если тот частично мы строили в Польше, то этот автомобиль простроили здесь, даже с нашим каркасом, который наши люди рассчитали, русские и омологировали. То есть здесь он будет сделан полностью.

1: Михаил, то есть прошло не так много времени и вы полностью отказались от услуг зарубежных, да?

2: Нет, конечно мы не можем полностью отказаться. Но, если можно так сказать, мы перешли на наши комплектующие. Ну стойки мы заказываем, амортизаторы, на Ригерре, они рассчитали их для нас, и для седана, и для хэчбэка практически одни и те же стойки, только пружинами чуть-чуть отличаются, настройками. А так большинство мы берем здесь. Блокировки нам делают здесь, главные пары, которые мы иногда меняем, тоже делают здесь, слава богу. Элементы подвески для Р2, кольцевой машины Р2Б, мы делаем полностью все здесь, ну только берем какие-то комплектующие импортные.

1: Ну, такую мелочь. То есть получается, что вы еще создали то, о чем мечтают производители. У вас еще шлейф комплектующих и локализации возникли.

2: У нас не те обороты, к сожалению

1: Это понятно

2: Но по спортивным меркам достаточно большие. То есть, построить 15-20-30 автомобилей это очень много.

1: Хорошая западная гоночная команда.

2: Маленький завод.

1: Причем ваша команда от того, что я видел у ведущих мировых команд, ничем не отличается. Я искренне порадовался, потому что здесь нет скидок на нашу, так сказать провинциальность и захолустность.

2: Нет-нет, Сан саныч, нет. Честно скажу- мы пользуемся последними технологиями, включая западные. То есть если разработки стоек у нас последние просто версии стоят.

1: Вы их заказываете у ведущего производителя.

2: Да, безусловно. Ригер является одним из ведущих производителей, мы напрямую работаем. Тот же самый Алексей Ковальчук, которого вы сегодня иногда вспоминали, нам помогает в этом, слава богу.

1: Ковальчук, не побоюсь этого слова мотор спорта.

2: И Алексей кстати приезжает и настраивает эти подвески в том числе.

1: Да, у него большой опыт работы по подвескам.

2: Да, именно по настройке. Он реально, профессионал не только гоночный, пилот хороший, но и настройщик от бога, если можно так сказать. То есть, настроив сейчас Андрею автомобиль, мы привезли сами себе пол-секунды с круга, а это очень много, вы знаете.

1: Да, это очень много. Это кольцо.

2: В кольце это очень много. То есть мы настроили. Сейчас настроим седаны, надеемся. Алексею уже произвели замеры, дозаказывали, он сейчас будет настраивать новые пружины, надеемся автомобиль еще лучше будет.

1: Вот вашей инженерной группе удалось очень хорошо поработать с моторами. Я обратил внимание, что у вас практически за сезон с моторами ничего не произошло. Вы как сказали 4 тысячи боевых километров.

2: 4 с половиной тысячи километров эта боеквая машина откатала без каких-либо влезаний в мотор.

1: Тем более, что это кольцевая машина, которая все время работает на высоких оборотах. Это даже тяжелее условия жизни, чем у раллийного. У той есть хоть отдохнуть где.

2: Да. Мы немножко модифицировали поддон из-за этого. Так называемые боковые ускорения, отливы масла, чтобы не было масляного голодания. Мы их модифицировали немножко, что разрешено правилами. Но больше мы в мотор не влезали, то есть ничего сверхъестественного мы там не делали.

1: Ну то есть в рамках разрешенного.

2: Да, безусловно. Поменяли валы, настройки. Даже подъем клапана, если ограничен, у нас в ралли можно больше делать, то там гораздо меньше. Все в рамках правил. Еще раз повторюсь, она омологирована по достаточно жестким требованиям.

1: Вот к вопросу о том, что очень часто говорят, что машины, которые делают у нас, гораздо хуже, чем те, которые делают, так скажем, в Германии. Вот вам пример. Когда берут исходную машину как полуфабрикат.

2: Поло-фабрикат, красиво сказали.

1: Потому что все-таки это не специально построенный автомобиль.

2: Нет. Мы берем автомобиль с конвейера. Для нас их не выбирают ни в коем случае.

1: Да, это конвейерный. Причем то, о чем Михаил говорит, что ожидает поддержки от производителя, желание получить уж если не специально сделанный кузов, то хотя бы кузов без шумоизоляции, потому что все это приходится обдирать.

2: Скажу честно, технологически невозможно, я уже разговаривал. Они говорят, вот берите полностью машину, мы даже не можем вам запчасти туда сложить. Нам дороже вам давать это по запчастям, чем собрать полностью автомобиль. Фольксваген объясняет, у нас нет некондиционных машин, не бывает даже сломаных каких-то. Мы вам отдаем хороший, нормальный автомобиль, такой же, как продается в автосалоне.

1: А вы его потом мучительно разбираете..

2: Совершенно верно, выкидываем салон, выкидываем поавтомобиля.

1: Вот это к вопросу о том, что: а) исходный образец достойный; б) ваша инженерная подготовка сейчас не уступает никаким мировым командам.

2: Мировым, наверное, уступает.

1: Почему?

2: Технически может быть. Если у того же Малкольма Уилсона на Форде есть стенд для испытания двигателя, который стоит полтора миллиона евро, у меня его нет.

1: Это другой вопрос. Я имею ввиду, головы.

2: Головы, ну у нас нет супер-задач, скажу четсно, но по тому уровню, на котором мы сейчас разработали автомобиль, я считаю, что он очень хороший. Самое интересное, Сан Саныч, что он не требует доработки. Мы например не влезаем в коробку передач, мы не влезаем в подвеску, это запрещено регламентом. Коробка у нас стандартная, только стандартные запчасти используются в коробке.вся подвеска только стандартная.

1: И что, гонщики на ралли коробку не ломают?

2: Сан Саныч. Ну вот пока ни одной поломки за два года не было.

1: А как же я слышал, что коробки выходят из строя массово, ABS не тормозит, у вас есть ABS?

2: У нас нет, мы отключаем.

1: Понятно, эту проблему вы решили. Коробки у них не ломаются, моторы у них не ломаются.

2: У нас не автоматические, у нас механические колодки. Может быть, какие-то автоматические ломаются.

1: А может вам ДСГ-7 поставить, с сухим сцеплением.

2: Вы знаете, кстати, сейчас на кольце гоняют машины с сухим сцеплением и тоже не ломаются. На том же Сирокко коробки ДСГ, может 6-ступенчатые, но точно ДСГ.

1: Вот я поражаюсь. То есть получается так, что очень многое из того, что нам рассказывают, не соответствует истине. Что такое 4 с половиной тысячи боевых километров? Это где-то 1, наверное, к 30, то есть каждый километр гонки это 30 километров обычной эксплуатации.

2: Если не больше.

1: Ну, где-то примерно так.

2: Судя по тому, что такая машина должна проходить 100-120 тысяч, да, согласен.

1: Представляете? Дальше мы говорим о ралли. Там специальные подвески.

2: Только стойки, Сан Саныч.

1: Да. Вот я и хотел сказать.

2: Рычаги и сайлентблоки стоят стандартные. Могу любому желающему предъявить, показать.

Защиту, правда, двигателя ставим на ралли, но в кольце ее нет.

1: Ну, понятно. Все-таки на ралли мы едем с большими скоростями, тем более что сейчас ралли ушли с дорог общего пользования. Это всегда какие-то проселки, карьеры и прочее безобразие.

2: Ухабы и ямы.

1: С трамплинами, куда даже начинающие гонщики, как рассказывает Михаил, летают со страшной скоростью, причем, хоть низенько, но норовят взлететь. Меня это всегда радует. Это все я всегда слышу с двух сторон, мне рассказывают организаторы всего этого буйства. А с другой стороны- те, буйные, которые там ездят в лицах, рассказывают как «на трамплин летим, падаем, прыгаем, скачем, не сбрасывая газ, мчимся».

2: На гражданской машине где вы сможете прыгнуть, Сан Саныч?

1: Да.. колеса могут раскатиться в разные стороны. Вот этот вопрос, когда мы с вами обсуждаем кубок. Все-таки умение сделать в жестких рамках технических требований, которые требуют от вас в массе использовать стандартные детали, автомобиль, который выдерживает сезон тяжелых соревнований, это тоже ведь инженерное искусство. Вот мы говорили про спортсменов, тут все понятно. Ты приходишь, у тебя есть некая сумма денег. Но здесь есть вторая составляющая. Это то, за что Михаилу Лепихову денег не платят, а то, за что платит он лично, Это те люди, которые создают вот этот автомобиль. Хоть он и стеснительно сказал, что он не ставит перед ними задачи мирового уровня- выиграть чемпионат мира по ралли. Я думаю, что для вас наверно важнее,чтобы эти автомобили благополучно проехали 8 этапов кубка Поло, остались живы и целы, и причем не делались через каждые 100 километров. Когда ваши гонщики видят как вы едете на этом замечательном Поло 4 на 4, у них не появляется желания сказать, Михаил, давайте мы тоже, мы такие быстрые.

2: Некоторые подходят, интересуются автомобилем, дайте прокатиться. Ну это нормальные вопросы абсолютно, как себя ведет автомобиль, чем отличается от нашего, на что я говорю ровно кардинально, по цене в три раза.

1: Это сразу ставит все на места.

2: Люди понимают, что автомобиль другого уровня.

1: В 3 раза недорого.

2: Конечно, Сан Саныч, если по-честному, то в 3 раза это максимально, можно сделать еще более бюджетный вариант. Вы сами знаете, что в Латинской Америке используют бади кит, так называемый набор, мотор и полный привод от Субару Эволюшен или еще от чего.

1: В Латинской Америке и Пежо, там чего я только не видел. Или как австралийцы любят поставить В8 впереди, привод на заднюю ось и ехать на Форде Фокусе. Что приводит меня в полное недоумение.Но красиво. Я обратил внимание что все спортивные мероприятия соответствуют определенным условиям. Я так понимаю, что вы адаптировали максимально автомобиль к нашим конкретно условиям, чтобы люди за небольшие деньги.

2: Реально бюджетные.

1: Полный комплекс услуг.Надежный, безопасный автомобиль. Это главное. И самое интересное, что этот автомобиль позволяет людям, прямо скажем со средними профессиональными навыками.

2: Я бы сказал с начальными, Сан Саныч.

1: А то и с начальными, ехать в достаточно жестком режиме современных ралли. И у них получается, ведь они как-то растут над собой. Я обратил внимание, что Юра Урюков, наш замечательный коллега, вдумчивый человек с таким интересом, с удовольствием занимается. Хотя тоже ему сложно, он совмещает.

2: Он просто влюблен в ралли. Юра проехал на всех автомобилях, на хэчбэке, на 4-дверном, на 2-дверном, на Поло седане, наверное один из немногих, кто попробовал все автомобили.

1: С профессиональной точки зрения он вырос, я вижу по материалам. С точки зрения понимая ездовых автомобилей. Такие изменения меня радуют. Потому что, не будь вашего мероприятия, такой талантливый человек, как Юра, не смог бы наверное себя проявить здесь.

2: Значит уже не зря мы проводили.

1: Не зря. Я и сказал. Уже не зря, что в прошлом году 10 человек научились ездить на автомобиле и перестали безобразничать на тест-драйвах.

Ну что ж, наша программа, к сожалению, подходит к концу. Я напоминаю, что сегодня мы говорили про автомобильный спорт. Я правда мало давал говорить гостю, все сам рассказывал за него. Но на всякий случай напоминаю, что в гостях у нас был Михаил Лепихов, организатор кубка по ралли и кольцевым гонкам.

2: Спасибо большое, до свидания.