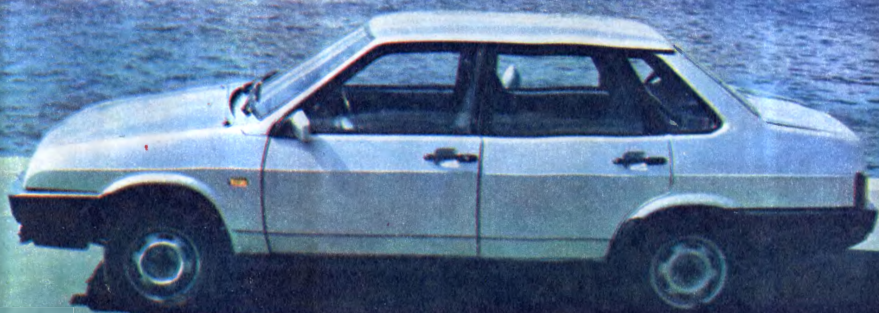


За рулем 1 1990

ISSN 0321-4249



ВАЗ—21099 — ПЕРВЫЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ СЕДАН ИЗ ТОЛЬЯТТИ.
Теперь машины нового семейства будут с кузовами трех типов:
трех- и пятидверный «хэтчбек» и четырехдверный «седан».



КамАЗ первым из наших автозаводов, выпускающих грузовики, осознал, что спорт — прямое его дело. Предприятию нужна реклама, которая создала бы известность машине. За опытом далеко не ходить. Каждый зарубежный производитель буквально из кожи вон лезет, чтобы именно его автомобиль победил в соревнованиях. КамАЗцы свой первый шаг сделали в колцевых гонках. Затем удачно выступили на ралли в Польше (ЗР, 1989, № 3). Все это работало на задачу-максимум — победить в ралли «Париж—Дакар». Однако позже оказалось, что грузовики исключены из супермарфона. Тем не менее оперативная география для них расширяется, к стартам готовятся нужно заранее. И вот на прощальном ужине в Польше стало известно, что французы организуют гонку по Африке специально для грузовиков. Подготовка машин пошла полным ходом.

На большегруз повышенной проходимости модели «4310» были поставлены радиаторы большей емкости, подобраны передаточные числа в коробке и главной передаче, изменена система привода от педалей и сделано многое другое. Все это с учетом предыдущего опыта и некоторых предположений о дорогах и бездорожье Африки. Кое-что удалось почерпнуть из положения о соревнованиях.

Например, держать на борту средства спасения: ракетницы, дымовые шашки, запас пищи, специальную ткань, отражающую палящие солнечные лучи. Штурману для работы потребуются не привычные тахеометры, а судовой комплекс. Связь по рации запрещена. Оказание помощи — только от участников гонки (что превращало технику в еще одну «боевую» машину). Но многое выяснилось лишь во Франции, где велась старт.

...Мы привыкли к анонимности как законопроект, так и многих общественных начинаний. А ведь за каждым событием стоит человек, сумевший не только родить идею, но и воплотить ее в жизнь. Отцом «Париж—Дакар» был Тимоти Сабин. У «Объектив съюд» их двое: Жорж Гуран и Мишель Леблан. Последний — журналист, шеф-редактор одной из радиотелевизионных студий. Его характер выражает такая фраза: «Если я лежу в шезлонге хотя бы день другой, то потом целый месяц буду болеть».

Увидев однажды в США одного грузовика, он обнаружил в себе страсть к этим ревущим объективным машинам. Страсть эта материализовалась в организации колцевых гонок «24 часа Ле-Ман» для грузовиков, ралли «Махель-84». На этой почве возникла и дружба с Жоржем Гураном, владельцем небольшой транспортной фирмы, многократным участником и победителем ралли «Париж—Дакар».

Этот дут, задумывая «Объектив съюд», что в переводе означает «Цель — юг», придумал новому маршфону гравийный характер, выразившийся как в режиме состязания (каждый этап укладывался в световой день), так и в задаче (грузовики везли материалы и школьное оборудование, предназначенные для африканской глубинки).

Стартовав в Клермон-Ферране на юге Франции и пройдя по Испании, экипажам предстояло преодолеть 9000 километров по атлантическому побережью

СПОРТ-СПОРТ-СПОРТ



ЦЕЛЬ — ЮГ!

ЭТО БЫЛА СЕНСАЦИЯ: СОВЕТСКИЕ ГОНЩИКИ, ВЫСТУПАЯ В ПРОШЛОМ ГОДУ НА КАМАЗАХ, ПОКАЗАЛИ ОТЛИЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В РАЛЛИ «ОБЪЕКТИВ СЪЮД» ПО АФРИКЕ. И ЭТО, НЕ ИМЕЯ ОПЫТА УЧАСТИЯ В СВЕРХСЛОЖНЫХ МАРШФОНАХ, НА МАЛО КОМУ ИЗВЕСТНЫХ ЗА РУБЕЖОМ МАШИНАХ. ВПЛОТНУ, ПОБЕДА В СОРЕВНОВАНИЯХ ДЕЛАЕТ НЕ ЗА ОДИН ДЕНЬ, ПОЭТОМУ ОБО ВСЕМ ПО ПОРЯДКУ.

Африки до Фритауна в Сьерра-Леоне.

Поскольку «Объектив съюд» проводился в первый раз, ни одна из фирм не захотела рисковать. Зубры предпочитают сначала осмотреться, а уж потом готовиться основательно, с прицелом на победу: слишком велики ставки в игре. Наиболее показательно в этом смысле полетика «Татрун», уже победившей в «Париж—Дакар». Не заявляя собственной команды, она подготовила к гонке машину, на которой выступал французско-чехословацкий экипаж. Всего стартовало 20 экипажей, в том числе один женский. «Ивеко», «мерседесы», «рено», «Татра» и «унини» были разделены по грузоподъемности и колесной формуле на четыре группы. В каждой были зачисленные бойцы.

КамАЗ представляли два «боевых» экипажа. На машине со стартовым номером 502 ехали И. Таммекс — А. Кулгевс — З. Пирсалу из Эстонии, 503-й достался В. Голцову (Ижевск) — Ф. Кабируву — В. Кабулову из Набережных Челнов. Техника, загруженная до предела запасными частями и всем необходимым для ремонта, получила номер 504: Н. Страхов — Е. Дорониин — А. Кузмин (Набережные Челны). Они ухитрились надти ритные гонки, ничуть не испортив общую фирменную картину.

Вообще участие советских экипажей даже самые доброжелательные специалисты воспринимали как авантюру. Сотрудники из фирмы «Плюс» просто сказали, что рассчитывают через неделю увидеть в Париже: Сахара не жалует новичков.

Пролог состоялся под Клермон-Ферраном, где собрался все остренное население. Кроссовая трасса была построена так, чтобы все зрители смогли рассмотреть машины. По результатам, показанным здесь, определялась стартовая позиция в Африке.

Гонка получилась яркой. Голцов без особого труда занял третье место в абсолютном зачете, чем вызвал первое поздравление у «мерседесов».

Через день паром перенес КамАЗы из испанского Альхесираса в Таннер (Марокко). Оттуда через Рабат и Касабланку — в Сафи, где расположились первый bivak. Уже этот путь дал представление участникам, что такое новое ралли-марафон. Буквально в самом начале заблудилась вся лидирующая группа. И немудрено в бескрайнем пространстве, где нет никаких дорог, а трава доходит до окон грузовиков. Надо было ехать с умом, а не смотреть на экипаж впереди. Второй из спецучастков первого дня проходил по тяжелой горной дороге, где слева глубоко внизу плескался океан, а справа вздымалась отвесная скала. КамАЗы справились со всеми испытаниями и закрепились на третьем-четвертом местах.

Далее маршрут пролегал через марокканский Юг, Мавританию, Сенегал. Приключений было столько, что их описания хватило бы на несколько статей. Пять экипажей заблудились, и обнаружившись их только с вертолетов. На некоторых участках приходилось мчаться по влажному лесу вдоль океана, думая о каждой минуте, чтобы успеть к финишу до наступления прилива. Защищали стекла специальными дугами, поскольку продирались сквозь заросли кустарников, безжалостно терзавшие грузовики. Советские экипажи продвигались без поломок, с каждым этапом их успех становился все реальнее. Практически ша дуэль КамАЗов и «Мерседесов» — французского экипажа братьев Эдмона и Жерома Пелише и Андре Колмерера.

По прошествии трех недель гонка, которую сами организаторы назвали «романтической, сладкой каторгой», завершилась. Победил французский экипаж. На восточном месте КамАЗ № 02. Таммекс проиграл Пелише 13 минут и секунду. И это на 9000 километров! За ним — Голцов с тремя часами штрафа и еще 29 минутами. Это сенсация. В самом прямом смысле. Но главное в том опыте, который был накоплен за время подготовки и самих этих небывалых пока для нас состязаний. Наши КамАЗы доказали свою конкурентоспособность. Наши гонщики подтвердили класс.

К спортсменам уже подходили люди, изъявившие желание продать советские грузовики во Франции: реклама делает свое дело! Еще бы! По телевизору в течение трех недель ежедневно показывали лидеров гонки, среди которых со старта и до финиша были КамАЗы. И если уж вести разговор о рекламе, то нельзя не упомянуть о некоторых замечаниях, высказанных коллегами членам нашей команды. Например, кон — торговый знак Камского объединения — явно не годится. Он давно уже существует в атрибутике и прочно слился в сознании потребителей с испанским «Пегасом», итальянским «Феррари» и американским «Мустангом». Слово «КамАЗ» на передней панели читается как «Кам-З». Писать его нам советуют крупнее и латинским шрифтом.

Специалисты, близкие друг к другу, знакомые с нашей кухней, с воодушевлением восприняли тот факт, что в команде были не только работники завода, но и приглашенные «со стороны» высококлассные спортсмены. Это свидетельствует о профессиональном отношении фирмы к спорту. Подводя итог, можно сказать, что марка «КамАЗ» приобретает высокую спортивную репутацию.

А. СОЛОНОВ