**02-189 КамАЗ-С4310 №503 6х6 спортивный грузовой автомобиль для ралли-марафона Objective Sud-Цель юг, экипаж 3, полный вес 12 тн, КамАЗ-7403 290 лс, 140 км/час, HTЦ КамАЗ г. Набережные Челны 1989 г.**

*Видео: https://www.youtube.com/watch?v=n9j743l0OYU*

*https://www.youtube.com/watch?v=eONh7O67PFo*

**Состав команды КамАЗа (СССР):**

1. Экипаж автомобиля, стартовый №502: Таммека Оел, Кулгевее Анте. Пирсалу Энно.

2. Экипаж автомобиля, стартовый №503: Гольцов Владимир. Кабиров Фирдаус, Каблуков Валерий.

3. Экипаж автомашины техпомощи, стартовый №504: Страхов Николай. Кузьмин Анатолий, Доронин Евгений.

4. Экипаж автомобиля сопровождения. "Нива-ВАЗ-2121”: Полторацкий Юрий - руководитель команды. Мясоедов Михаил - механик по двигателям. Чагин Владимир - водитель-слесарь по автомобилям.

**Автомобили.**

Подготовлены 3 автомобиля КамАЗ-4310, собранные и оснащенные в HTЦ «КамАЗа», из них 2 автомобиля "спортивные” полным весом 12 т и один автомобиль технической помощи полным весом 14 т. На автомобили установлены двигателя КамАЗ-7403 с турбонаддувом

мощностью 290 л.с. при частоте вращения 2700 об/мин, с максимальным крутящим моментом 95 кГ.м при 1400 об/мин.

Двигатель и его системы имеют следующие отличия от серийной комплектации:

- на коленвале установлен гаситель крутильных колебаний;

- топливный насос высокого давления мод. 332-20 с Форсунками мод. 272:

- система охлаждения жидкости и масла, обеспечивающая больший теплосъем:

- на "спортивных" автомобилях индивидуальная система впуска воздуха на каждый полублок и раздельный выпуск отработавших газов из полублоков без глушителей.

Двигатели эксплуатировались на дизельном топливе Фирмы "Shell” и масле "Myrina" 15W40. В качестве охлаждающей жидкости использовалась вода.

Автомобиль имеет следующие отличия от серийного:

- в кабине и снаружи ее установлены защитные дуги;

- сиденья спортивные без механизма подрессоревания:

- рулевое колесо уменьшенного диаметра:

- платформа облегченная и удлиненная с каркасом из труб, тент, специальная оснастка С ("спортивные"), будка с запасными частями и переносной электросваркой ("техничка");

- три топливных бака на 900 литров;

- усиленная подвеска с дополнительными амортизаторами.

Это первый из грузовиков команды «КамАЗ-мастер» (так стала называться спортивная команда  КамАЗа с 1993 г.).  Именно на нём спортсмены впервые на Дакаре взяли призовое второе место. Машина активно участвовала в основном гоночном составе в период с 1988 по 1995 годы, затем до 2000-го использовалась в качестве автомобиля технического сопровождения.

*Сергей Лисецкий*[*http://jmk-project.narod.ru/g/Lisetskiy/Kamaz-4310C/a.htm*](http://jmk-project.narod.ru/g/Lisetskiy/Kamaz-4310C/a.htm)*...*

*Из истории создания автомобиля для раллийных гонок и самого ралли Обжектив Сюд 1989 года.*

    Свой первый спортивный грузовик камазовская команда создала на базе серийного полноприводного трехосного автомобиля КамАЗ-4310. Стандартный двигатель КамАЗ-740 мощностью в 210 л/c удалось форсировать до 290 л/с за счет установки турбокомпрессоров и увеличения подачи топлива. Были применены поршни с измененным профилем, гасители крутильных колебаний, модернизирована система смазки, в системе охлаждения использована вязкостная муфта, а также специально подобранный вентилятор с увеличенной производительностью. Машина имела более жесткие рессоры, новые специальные амортизаторы. Чтобы избежать ударов при прыжках, на средний мост поставили оттяжные пружины от обычных культиваторов.   
    В соответствии с требованиями соревнований по автоспорту на автомобиль установили дуги безопасности, серийный тент платформы зеленого цвета заменили на желтый. Дебют грузовика состоялся на европейском ралли "Ельч", проходившем в окрестностях польского Вроцлава, в сентябре 1988 года. Камазовцы заняли 2 и 4 места в личном зачете, и первое - в командном. 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" был поставлен форсированный за счет разработки специального коленвала и блока камазовский двигатель в 400 л/с, установлены радиаторы большей емкости, подобраны передаточные числа в коробке и главной передаче, изменена система приводов от педалей и сделано многое другое с учетом предыдущего опыта и некоторых своих предположений о дорогах и бездорожье Африки.   
    1989 год - только что созданная команда КамАЗа решила проверить свои силы на ралли-марафоне Objective Sud. Это был тот год, когда Париж-Дакар был временно приостановлен для грузовиков - голландский экипаж двухмоторного грузовика DAF не справился с управлением. На огромной скорости грузовик перевернулся, весь экипаж погиб. Жорж Груан, владелец небольшой транспортной фирмы, многократный участник и победитель ралли "Париж-Дакар", предложил провести альтернативную гонку Objective Sud Clermont Ferrand Sierra Leone исключительно для грузовиков. Задумывая "Обжектив сьюд", что в переводе означает "Цель-юг", организаторы придали новому марафону гуманный характер, выразившийся как в режиме состязаний (каждый этап укладывался в световой день), так и в задаче (грузовики везли медикаменты и школьное оборудование, предназначенные для африканской глубинки). Стартовав в Клермон-Ферране на юге Франции и пройдя по Испании, экипажам предстояло преодолеть еще 9000 километров по атлантическому побережью Африки до Фритауна в Сьерра-Леоне.   
    КамАЗам пришлось добираться своим ходом 3500 километров из России через Германию и Бельгию к месту старта во французский город Клермон-Ферран, но это как бы не в счет. Короткая остановка в автомобильной конюшне Жоржа Груана, связанная с подготовкой и прохождением технической комиссии. И вот 19 мая 1989 года, долгожданный старт. Впереди - 8 стран - Франция, Испания, Марокко, Мавритания, Сенегал, Гвинея-Бисау, Гвинея и Сьерра-Леоне.   
    Всего стартовало 20 экипажей, в том числе один женский. "Ивеко", "Мерседесы", "Рено", "Татра", "Уники" и другие были разделены по грузоподъемности и колесной формуле на четыре группы. КамАЗ представляли два "боевых" экипажа. На машине со стартовым номером 502 ехали Й. Таммека - А. Кулгевеэ - Э. Пирсалу из Эстонии, 503-й достался В. Гольцову (Ижевск) - Ф. Кабирову - В. Каблукову из Набережных Челнов. Техничка, загруженная до предела запасными частями и всем необходимым для ремонта, получила номер 504: Н. Страхов - Е. Доронин - А. Кузьмин (Набережные Челны). Они ухитрились идти в ритме гонки, ничуть не испортив общую фирменную картину.   
    Советские экипажи продвигались без поломок, с каждым этапом их успех становился все реальнее. Практически шла дуэль КамАЗов и "Мерседеса" - французского экипажа братьев Эдмоне и Жерома Пелише и Андре Колмерера. Уже с первых африканских этапов все три камазовских грузовика "забронировали" место в лидирующей группе, привлекая внимание спортивной прессы и телевидения. Экипажи нашей команды финишировали на многоголосом, ликующем пляже в окрестностях г. Фритуан в Сьерра-Леоне, спустя всего лишь 12 минут после победного финиша "Мерседеса" Пелише. 12 минут разницы на трассе 9500 км! 2 и 3 места камазовских экипажей в личном зачете определили неоспоримое 1 место в общекомандной квалификации. К слову сказать, наша техничка под номером 504 пришла на финиш восьмой в общем зачете.   
    Победа камазовской команды на ралли "Обжектив Сюд" адекватным образом повлияла на внешнеэкономическую деятельность КамАЗа, который в те года стремительно осваивал проектные мощности, а коммивояжеры с берегов Камы энергично творили пути в Китай, Юго-Восточную Азию, Латинскую Америку и Африку.   
    Автомобили технического обслуживания на базе трехосных автомобилей КамАЗ-4310 использовались с 1988 по 1994 год и несли такой же индекс, как и "боевые" КамАЗы. По правилам гонки "боевой" экипаж, у которого во время гонки возникли проблемы с автомобилем, может принимать помощь только от автомобиля, шедшего в зачёте. Таким образом, автомобиль технической помощи на ралли автоматически превращался в еще одну "боевую" машину.   
    Кузов для самых первых КамАЗовских техничек изготавливался Тартуским опытным авторемонтным заводом в Эстонии. Основным видом его деятельности предполагался капитальный ремонт разномастной автомобильной техники. Однако всесоюзную известность это предприятие приобрело благодаря новым автомобилям собственной конструкции - автобусы и фургоны, получившие в народе прозвище "барбухайки".

Места распределились следующим образом:

1. 404 Пелише/Пелише "Мерседес" 37.47.34 00.00.00

2. 502 Таммека/Пирсалу/Кульгевее "КамАЗ” 38.00.40 00.13.06

3. 503 Гольцов/Кабиров/Каблуков "КамАЗ" 41.29.41 03.42.07

4. 301 ГаФи/Жорж "Унимог" 46.34.06 08.46.32

5. 401 Леонард/Гатье/Фери "Мерседес" 49.03.27 11.15.53

6. 204 Паничелли/Ладеротти "Ивеко" 55.41.54 17.54.20

7. 402 Линхардт/Ханч/Бирхлер "Мерседес" 58.45.55 20.58.21

8. 504 Страхов/Доронин/Кузьмин "КамАЗ" 61.37.23 33.49.49