

За рулем 1 1989



**Москва—Лиссабон.
На ВАЗ—2109
через Европу за 45
часов**

**О том, как это
удалось трем советским
журналистам, — читайте
на стр. 16—17**

МОСКВА-ЛИССАБОН

На «девятке» через всю Европу за 45 часов



на взгляд темпо-вышевые «девятки». Предстояло выбрать из них одну, характер которой с достаточной долей уверенности позволил бы отразиться на противоположных край Европы.

...Разговор с инспектором, да еще по его инициативе и в обычной обстановке не сулит водителю ничего хорошего, а здесь, когда каждая минута на счету... «Дурное начало», — подумали мы и стали пренебрежительно вправо. Но в этот момент, еще раз внимательно глянув на машину, инспектор показал желтым, что оставаться вправо не надо, можно продолжать движение.

Покидает нас стартовое волнение, и, поднимаясь внутреннему распорядку, отработанному во время подготовки, начинаем налаживать быт в своем «мини-доме», где предстоит прожить ближайшие двое суток. Пока один из нас работает «за рулем», а второй «вперед-справа», ориентируясь по легенде, подсказывает ему предстоящие сложности маршрута, третий — «пассажир» на заднем сиденье отдыхает, и, когда подходит время, готовит «старт».

О питании во время пробы надо сказать несолько слов отдельно. В крайне стесненных условиях автомобильного салона, занатого тремя взрослыми мужчинами и необходимыми в поездке вещами, для обильной продуктовой лавки просто нет места. Кроме того, хотелось, чтобы сам процесс подготовки питания не слишком отвлекал, а лица была бы достаточно калорийной и стимулирующей работоспособность при усталости, которая неизбежна в двухсоточном беспрерывном движении. Именно такое питание, его ингредиенты, использовать в своей работе космонавты, мы получили с помощью НИИ медико-биологических проблем АН СССР. А ведущий лабораторный кандидат медицинских наук Марк Беложковский рассчитал для нас оптимальный рацион и распланировал его на весь маршрут.

Вот и 666-й километр Минского шоссе — заправка, подтяжка ремня генератора, проверка колеса, протирка стекол от залившей их грязи и мошки. На все ушло 10 минут, поменялись места — и вперед...

400 километров магистраль Минск — Брест не обманули наших надежд. Почти на всем протяжении дорога содержится в отличном состоянии. Только в нескольких местах, где ведутся ремонтные работы, приходилось снижать темп.

Из многих факторов, определяющих характер наших двух «девяток», претендовавших на участие в пробе, нас в первую очередь интересовали два. Первый — надежность автомобиля, способность всех его узлов и деталей выдерживать экстремальные нагрузки, неизбежные при длительном движении на максимальных скоростях, которое нам предстояло. И второй — двигатель, способный обеспечить высокую скорость и длительное движение в таком режиме.

Надо сказать, что при обычной эксплуатации оба автомобиля, оказавшиеся в наших руках, показали себя отлично, и трудно было отдать одному из них предпочтение. Конечно, с каждым была проведена индивидуальная работа: проверены и «протунты» все доступные места, тщательно сделаны все регулировочные работы, подобраны и заменены некоторые узлы, что позволило добиться оптимальных показателей для двигателя и подвески. Теперь дело первого технического обслуживания, срок которого подошел, предстояло проверить наших кандидатов в условиях, приближенных к «боевым». Во всех этих хлопотах, нередко круглосуточных, рядом с нами были молодые сотрудники одной из лабораторий НАМИ Анатолий Кузнецов, Валерий Павлов, Владимир Колпаков и Евгений Микеша. Подготовку пробы постоянно держали в поле зрения и при необходимости помогали нам ответственные работники Минавтопрома СССР.

На четырнадцатикилометровом кольце полигона НАМИ под Дмитровом каждая из «девяток» прошла по две с лишним тысячи километров на максимальной скорости с остановками только для заправки и смены водителя. Задача была — определить скоростные качества машин, и вот тут несколько неожиданно для нас эти режимы стали выявлять немногочисленные, но неприятные дефекты. Достаточно вспомнить хотя бы о том, что шум и урчание. После начала движения на максимальной скорости, слетела и пропала возвратная пружина акселератора. Поставили новую, но ее вскоре постигла такая же участь. После того, как история повторилась несколько раз, мы поняли, что пружина не рассчитана на подобные режимы. Чтобы не возить с собой запас этого «дефицита», мы привезли две нейлоновые шнурки, и теперь, сорвавшись, она хотя бы не исчезала — достаточно было остановиться и поставить ее на место. Эта нехитрая рационализация впоследствии пригодилась, когда мы были уже за тысячу километров от полигона...

Вот и Брест. Четыре километра вперед, налево на мост, еще семь километров — Государственная граница СССР. Через пятнадцать минут пограничники желают нам счастливого пути, и мы в Польше. Пришли сюда, даже несколько опережая график. Это очень кстати, так как наступил сумрак, вновь зарыдал дождь, а впереди почти сямсот километров по узким польским дорогам. На них то и дело падают конные повозки, велосипедисты, много пешеходов. Все это требует постоянного, напряженного внимания водителя, так как случится довольно высокий темп.

Варшву миновали благополучно, но с трудом удерживаясь в режиме. Здесь подоспела неожиданная помощь: сразу за Ловичем наша догнала и обошла

свое достижение как успех. В то же время они поняли, что всякий результат может быть признан лучшим, только когда есть другой, с которым можно сравнить. Так, видимо, и возникла идея бросить вызов советским коллегам, и вскоре телекс с предложением совершить ответный визит в Португалию был получен в Союзе журналистов СССР.

Предложение португальских коллег было принято, организацию пробы взяла на себя редакция «За рулем». Сразу же встал вопрос: на чем ехать? Ответ напрашивался сам собой — на одной из новых моделей ВАЗа. Все остальные претенденты не проходили по одному, а то и по нескольким параметрам, которые диктовались жесткими условиями скоростного пробы по самым автомобильным странам Европы.

Итак — «Самаран». Но какая? «Восьмерка»? «Девятка»? Двигатель — 1300 см³? Или полуторалитровый! Последнее слово при решении этих вопросов было за АвтоВАЗом. После недолгих размышлений было решено остановиться на «девятке» с объемом двигателя 1500 см³ и пятнадцатилитровой коробкой передач. Довольно следующую. Модель самая последняя, наиболее современная. На западный рынок она еще только начинает поступать, и в случае успеха пробы дополнительная реклама может оказаться ей весьма кстати. Полуторалитровый двигатель должен обеспечить уверенный ход автомобиля на самых высоких скоростях, которые допускала автомагистраль и правила движения западноевропейских стран. Пятнадцатилитровая коробка передач позволила рассчитывать на экономичное топливо и, значит, на меньшее число остановок для заправки бензином, а это — время.

Так в конце июля прошлого года у здания редакции «За рулем» в Селигерском переулке появились две совершенно одинаковые

Скорый поезд Москва — Париж проходит 2969 километров, разделяющие две столицы, за 43 часа. Нам, трем советским журналистам, предстояло на серийном автомобиле ВАЗ — 2109 преодолеть расстояние много больше, от Москвы до Лиссабона — столицы Португалии на берегу Атлантического океана, примерно за те же время. 14 сентября прошлого года ровно в 12 часов мы стартовали с площади 50-летия Октября и направились в сторону Бреста к западной границе нашей Родины.

Минут через пятнадцать миновали МКАД, и перед нами пошла раскручивающаяся лента Минского шоссе. Здесь, как и на всех остальных трассах, ведущих к цели, у нас были ориентиры, привязанные во времени и пространстве к очень жесткому графику движения на предстоящие двое суток. Любый сбой вел к нарушению графика, к отставанию, а значит отодвигал цель, которую мы себе поставили. Мы, конечно, предполагали «сюрпризы». И первый не заставил себя ждать: не отсхлели и сорюка километров, как на одном из постов ГАИ инспектор властным жестом прервал наше едущее начавшееся движение и указал на обочину...

В июле 1986 года в центре нашей столицы финишировал автомобиль «Остин-монтего». Члены его экипажа португальские журналисты К. Фини и Н. Вашко объявили, что проехали почти 5000 километров от самой западной столицы Бардоу до самой восточной за 51 час 30 минут. Этот результат, хотя официально его никто не фиксировал, вызывал уважение. Пройти огромное расстояние по дорогам восьми стран через семь границ, через такие крупные европейские центры, как Мадрид, Париж, Варшава, со средней скоростью 100 км/ч очень непростое.

Осознавали это и сами участники пробы, справедливо расцени-

«Тойота» с польскими номерами. Водитель вел ее с уверенностью местного жителя. Мы пристроились в хвост «Тойоты», и дело пошло веселее. Чувствовалось, правда, что водителю наше общество не очень нравилось, он все пытался оторваться, но нам было по дороге. «Девятка» вела себя отменно, и километров сто пятьдесят мы прекрасно прошли в паре, что несколько поразило наше положение. Где-то перед Коло «Тойоте» пришло время уходить вправо, но прежде водитель съехал на обочину, чтобы посмотреть, кого это так долго вел за собой. Мы мысленно поблагодарили его и дальше поехали без провозгласов.

Границу с ГДР пересекли, лишь немного отставая от графика. Дороги здесь оказались значительно лучше, однако использовать это обстоятельство было опасно. Нас не однажды предупреждали о завидной работоспособности дорожной милиции ГДР и педантичности ее служащих. И действительно, несмотря на то, что ночь была в zenите и движение совсем вялое, мы постоянно ощущали, что оно контролируется. Поэтому, желая избежать нравственных бесед на незнакомом языке, двести пятьдесят километров до ФРГ шли со скоростью не больше 105 км/ч по нашему бортовому спид-пилоту. Благодаря этому нежелательных контактов с местной милицией избежали, правда, ценной еще более возросшего дефицита в нашем постоянном споре с графиком прогеба. Успокаивался тем, что впереди была страна, которая славится не только своими отменными дорогами, но и тем, что на них нет каких-либо ограничений. Там мы надеялись наверстать упущенное.

Федеративная Республика встретила нас неоновым заревом над множеством пропусковых пунктов границы и таможи. Миновал контроль, мы оказались на залитой светом площади с разными полезными автоматами: соблазнами — магазинчиками, кафе... Несмотря на раннее утро все это работало. Мы воспользовались только безокопкой и, выбрав нужное нам направление, не мешкая, двинулись на Ганновер. Дорога, которая нам выпала, не очень поражала — только две полосы в каждом направлении. Подчер-

Так производится расчет за пользование платными участками дорог во Франции.

Наша «девятка» была хорошо известна в Португалии, и, где бы мы ни появлялись, машина всегда вызывала интерес окружающих.



киваем: «только», поскольку машин на них так много, что и совсем равным утром не успеваешь выехать свободно. Правда, движение прекрасно организовано и благодаря этому скорость высокая. В левом ряду можно ехать практически с любой, какая доступна двигателю нашей машины. Достаточно включить левый указатель поворота, и автомобиль, который идет впереди, тут же примет вправо, освобождая дорогу.

Несколько минут потребовалось, чтобы войти в ритм западногерманской трассы и начать наверстывать упущенное на прошедших этапах время. Вот здесь «девятка» выпала возможность показать все, на что она способна, и с удовольствием отмечаем: машина не подвела. По Западной Германии мы заложили в график среднюю скорость 136 км/ч, которая позволяла нам пройти страну, не оказавшись в плену заманчивых автомобильных пробок. Мы больше всего опасались Кельна. Этот крупный промышленный центр расположен невдалеке от границы с Бельгией, и, выдерживая намеченный график, мы едва успевали объехать его до того, как в город начнется утренняя заторная автомобильная пробка.

Скорость 150—170 км/ч, притом не по спидометру, который всегда завышает минимум на 10%, а по нашему спид-пилоту. Двигаясь в этом режиме в левом ряду, никому не мешаем. Обогнать нас крайне редко, гораздо чаще уступают дорогу, Ганновер и Дортмунд миновали благополучно и под Кельном оказались примерно в половине седьмого. До автомобильного полюдья остается около получаса, но уже сейчас прямо на наших глазах плотность потока на обездвиженной дороге росла с каждой минутой: с боковых съездов стекаются сотни и сотни машин. Скорость нашего упала, и те, кто перед нами в левом ряду, уже просто не имеют возможности уступить дорогу, так как справа места нет.

Мы ушли из зоны заторов, разминувшись с ними буквально на 10—15 минут. Воздухулы с облегчением и, набирая скорость, двинулись на Аахен к географическому треугольнику, где скрывается граница Нидерландов, ФРГ и Бельгии: нам надо в Бельгию. Вот и контрольно-пропускной пункт, подаем документы,

переезжаем границу, один из нас заглядывает в свой спидометр и тут выясняется, что мы в Нидерландах. Сильно расстраиваться времени нет, прикинули по карте и поняли, что допустили маленькую оплошность — не доехали до бельгийской границы всего 2—3 километра, а это обходится нам дополнительными километрами в час. Значит, снова потерянное время. Сколько? Это покажет французская граница. А пока, немало попутавшись в нидерландских и фламандских дорожных указателях, с трудом выбираем нужное направление и уже без оглядки мчимся по отличному бельгийскому дороге. Под Брюсселем, что совсем не совпало с нашим графиком, пришлось зафиксировать завершение первых суток прогеба.

Французскую границу в районе Валансьенна мы пересекли с опозданием против графика на 35 минут. Дорога здесь тоже позволяет двигаться, как говорится, на максималке, но приходится осторожничать — скорость на магистралях Франции 130 км/ч, и, как нас предупредили, полиция постоянно ее контролирует. Однако осторожничать осторожно, а время не ждет, да еще наверстывать надо. Одним словом, на нашем электронном спид-пилоте в основном высвечивается 150—170 км/ч.

Париж миновали удачно, и вся страна прошла, что называется, на одном дыхании: с севера на юг (а это без малого тысяча километров) мы пересекли ее за 8 часов 20 минут.

Вторая ночь прогеба застала нас на дорогах Испании. Половина из них — это горный серпантин, который к тому же непрерывно поливался дождем. Ценой большого напряжения и благодаря тому, что полиция, вероятно, пряталась от непогоды, мы сумели пройти более 900 километров за 9 часов и в 5.40 по среднеевропейскому времени миновали последнюю границу на пути к Лиссабону.

У ворот столицы Португалии мы были ровно в 6.00 местного времени, которое в три часа отстает от московского. Притом у ворот закрытых. Дело в том, что дороги здесь бесплатные, а вот в город можно попасть только заплатив, да к тому же обязательно местной валютой. Ее у нас не оказалось, а посольство и журналисты собирались нас

встречать, как потом выяснилось, не раньше чем через три часа. В какой-то контуре нашли телефон, заплатив один доллар, позвонили в наше посольство. Минут через сорок приехал Сергей Храмов — пресс-атташе советского представительства и повел нас за собой в город.

В начале восьмого мы были на набережной в Лиссабоне у исторической Башни Велем. Отсюда начинались Великие географические открытия XV—XVI веков. Отсюда в 1986 году стартовали К. Фину и Н. Ванко на автомобиле. «Остни-могетто», чтобы через 51 час 30 минут финишировать в центре Москвы. Башня Велем и была целью нашего прогеба. Так как португальские коллеги наш приезд в полном смысле слова проспали, мы попросили засвидетельствовать факт прибытия командира экипажа до полиции, который в этот момент оказался на набережной. Что и было им с удовольствием сделано. Офицер португальской полиции написал, что автомобиль из СССР с номером 09-13 ООТ действительно находился у Башни Велем 16 сентября 1988 года в 7 часов 30 минут местного времени, то есть по московскому — в 10 часов 30 минут.

Таким образом, было зафиксировано, что наша «девятка», прошла путь от площади 50-летия Октября в Москве до Башни Велем в Лиссабоне протяженностью 4827 километров за 46 часов 30 минут. Точности ради стоит отметить, что 4811 километров до ворот португальской столицы мы преодолели ровно за 45 часов.

На состоявшейся вскоре пресс-конференции, когда были полностью рассеяны все сомнения в реальности нашего результата, корреспондент португальского радио спросил: «Скажите откровенно, как вам удалось так быстро доехать?» «Просто ехали быстрее, чем два года назад наши коллеги с португальского телевидения. Во многом благодаря тому, что наш автомобиль позволял полностью использовать возможности скоростных западноевропейских дорог и ни разу не подвел», — ответили мы.

О. БОЛДАНОВ,
В. ПАНЯРСКИЙ,
В. СОЛОВЬЕВ

Москва — Варшава — Берлин — Ганновер — Брюссель — Париж — Мадрид — Лиссабон

