



За рулем

ISSN 0321-4249

9 ● 1981



В одиннадцатой
пятилетке
ВАЗ выпустит
свыше 3 500 000
автомобилей,
освоит
новую базовую
модель,
расширит
сервисную сеть





«4x4» — В ЭТОМ РЕШЕНИЕ

СПОРТ·СПОРТ·СПОРТ

Об итогах ралли «Париж—Дакар», успешном дебюте в этих соревнованиях советской «Нивы» с французским гонщиком Жан-Клодом Бриэвуаном за рулем наши читатели уже знают из июльского номера журнала. Недавно призер этого 10-тысячекilометрового марафона Бриэвуан посетил Москву. Воспользовавшись этим, корреспондент «За рулем» встретился с ним и задал французскому гонщику несколько вопросов.

— Я выступаю на советском автомобиле «Лада—Нива», — сказал Жан-Клод, — и счастлив, что нашел себя эту замечательную машину, потому что как гонщик отдаю предпочтение соревнованиям, трассы которых проходят по грунтовым дорогам, а ваш автомобиль обладает поразительной устойчивостью и проходимостью именно в этих условиях. С полноприводными машинами я связан уже около десяти лет. До 1976 года это были в основном «Рено-12». Но последнее время они перестали меня удовлетворять в спорте, и «Нива» явилась ценной находкой. Кстати, как вы знаете, я не единственный, кто понял, что такое для ралли колесная формула 4x4.

— Жан-Клод, расскажите, пожалуйста, какие изменения претерпела конструкция «Лады—Нивы» в процессе подготовки к марафону.

— Подготовка автомобилей к таким

соревнованиям, как «Париж—Дакар», — сложный процесс. Мы шли сразу по нескольким направлениям, которые, если преступить границу разумного, исключают одно другое. То есть, облегчая кузов и форсируя двигатель, одновременно повышали их прочность и надежность. Если говорить конкретно, то было сделано следующее. Рабочий объем двигателя увеличен до 1800 см³, распределительный вал заменен специальным (с более широкими фазами), установлен медный радиатор большей емкости и с электровентилятором. Кузов облегчили и поставили бензобак на 200 литров. Усилили подвеску и поставили дополнительно четыре амортизатора. И конечно, все обычное для раллийных автомобилей: каркас безопасности, защиту картера двигателя, дополнительные фары...

— На последних этапах ралли, проходивших по территории Берега Слоновой Кости и Мали, вы стали лидером. Что повлияло в конечном счете на результат гонки и переместило вас на третье место?

— На последних двух этапах беды посыпались на нас одна за другой. Все началось с того, что, избегая лишнего веса, я заполнил бензобак не полностью, и в результате горючего не хватило до следующей заправки всего на каких-то 5 километров пути. Затем, на участке в 50 километров, «посчастливилось» три раза менять колеса из-за проколов, хотя на протяжении всей гонки их было только шесть. Злой рок и после этого продолжал преследовать нас. На одном из этапов у меня возникло сомнение, правильно ли взяли направление, и на выяснение (а ехали мы, оказывается, правильно) ушло 4 часа! Вслед за этим из-за сильной тряски потек радиатор, который пришлось «лечить» старым испытанным методом, натирая мылом. Все это в сумме и сыграло свою роль в распределении призовых мест.

— Сегодня ралли делят в основном на две группы — марафоны и короткие. Какой вид из этих автомобильных соревнований ближе вам и почему?

— Марафон. Потому что это вид, как мне кажется, более естествен для автомобиля. Он и ближе к первоначальному, возможно, истинному пониманию ралли, ведь начинались эти соревнования именно с марафонов.

— Последнее время намечается тенденция использовать полноприводные автомобили не только в марафонах, но и в ралли с короткими трассами и большими скоростями. Что это — новое направление или совпадение?

— Я полагаю, что это совершенно серьезно. Все споры, конкуренция между переднеприводными и заднеприводными автомобилями — фикция. Решение, которое способно обеспечить одновременно и устойчивость, и динамику, и проходимость и потому имеет наибольшее право на жизнь, — это автомобиль «4x4». И слишком много времени было потрачено на поиски очевидного.

Беседу вел
О. БОГДАНОВ



Чемпионат СССР по кольцевым автогонкам

Личный зачет. Класс VII (1300 см³), А2. I этап (Тбилиси): 1. М. Богатырев (РСФСР); 2. В. Глушков; 3. В. Криводуб (оба — Москва); 4. Г. Левицкий (Молдавская ССР); 5. А. Григорьев (Москва); 6. М. Бахмуров (РСФСР). II этап (Киев): 1. Бахмуров; 2. Григорьев; 3. А. Нурдин (РСФСР); 4. Левицкий; 5. В. Хицля (РСФСР); 6. Глушков. III этап (Рига): 1. М. Богатырев; 2. Глушков; 3. Е. Молчанов (Москва); 4. С. Дадвани (Москва); 5. Хицля; 6. Ю. Серов (Украинская ССР). Результаты после трех этапов: 1. М. Богатырев; 2. Глушков; 3. Бахмуров; 4. Григорьев; 5. Левицкий; 6. Криводуб.

Класс VIII (1600 см³), А-2: 1. В. Богатырев; 2. С. Летягин (оба — РСФСР); 3. В. Олена (Литовская ССР); 4. Я. Терде; 5. А. Рейнард (оба — Эстонская ССР); 6. К. Жигунов (Москва).

Формула «Восток». I этап: 1. А. Кучеренко; 2. А. Барковский (оба — Москва); 3. В. Андреев (РСФСР); 4. Р. Гудрикс (Латвийская ССР); 5. Т. Асмер (Эстонская ССР); 6. А. Шимановский (Белорусская ССР). II этап: 1. А. Медведченко (Украинская ССР); 2. Э. Линдгрэн (Москва); 3. Гудрикс; 4. Асмер; 5. В. Андреев; 6. М. Андреев (Москва). III этап: 1. Медведченко; 2. Линдгрэн; 3. А. Церуашвили (Грузинская ССР); 4. Барковский; 5. Кучеренко; 6. М. Луха (Эстонская ССР). Результаты после трех этапов: 1. Медведченко; 2. Линдгрэн; 3. Кучеренко; 4. Барковский; 5. Гудрикс; 6. В. Андреев.

Формула III. I этап: 1. В. Климанов (Москва); 2. Г. Дгебуадзе (Грузинская ССР); 3. М. Львов (Ленинград); 4. А. Соотс; 5. Т. Напа; 6. П. Коск (все — Эстонская ССР). II этап: 1. Напа; 2. Климанов; 3. Э. Марковский (Ленинград); 4. Коск; 5. А. Потехин (Москва); 6. Э. Аавик (Эстонская ССР). III этап: 1. Львов; 2. Соотс; 3. Коск; 4. А. Дмитриев (Москва); 5. Потехин; 6. Аавик. Результаты после трех этапов: 1. Климанов; 2. Львов; 3. Напа; 4. Соотс; 5. Коск; 6. Потехин.

Формула «Молодежная»: 1. Ю. Орсте (Эстонская ССР); 2. А. Силкс (Латвийская ССР); 3. Ж. Аляксандровичус (Литовская ССР); 4. В. Шилленков (Украинская ССР); 5. Я. Лебедев; 6. А. Вераньш (оба — Латвийская ССР).

Личный чемпионат СССР по мотогонкам на гравийной дорожке среди юниоров

1. Р. Сантгарсен; 2. И. Столярон (оба — РСФСР); 3. В. Трофимов (Украинская ССР); 4. В. Рыбников (Латвийская ССР); 5. Ф. Калимулин; 6. О. Волохов (оба — РСФСР).

Чемпионат СССР по мотокроссу

Личный зачет. Мотоциклы с колесной 650 см³: 1. И. Гармай — В. Мексов (РСФСР); 2. Ю. Уусталу — М. Орас (Эстонская ССР); 3. В. Воронин — В. Юдин (РСФСР); 4. С. Филинков — В. Гормазин (Украинская ССР); 5. И. Кемпелине — Я. Друлле (Латвийская ССР); 6. А. Златкус — Р. Враннис (Литовская ССР).

«ПАРИЖ — ДАКАР»

В мире сейчас проводят множество самых разных ралли, однако марафон, берущий начало во Франции и финиширующий в Сенегале, стоит среди них особняком. Это ралли «Париж—Дакар». В нем стартуют вместе легковые автомобили, мотоциклы и грузовики. Странно. Не правда ли? Но трасса соревнований обеспечивает примерно всем равные условия, причем она с каждым годом усложняется. В нынешнем участникам ралли предложили маршрут с самыми разнообразными характером местности. Прежде всего — настоящая дикая Сахара в Альзире, затем живописные участки вдоль реки Нигер до Томбуку в Мали и, наконец, типичные джунгли — густые и яркие, полные таинственной жизни и звуков — в Верхней Вольте и Береге Слоновой Кости. Бесконечные песчаные пляжи Сенегала близ Дакара венчали этот двадцатидневный марафон общей протяженностью около 10 тысяч километров.

О росте популярности ралли «Париж—Дакар» говорят такие цифры. Если в 1979 году участников было 153, то в 1980 году стартовало уже 207, а ныне — 250, хотя заявок поступило около трехсот.

Примечательно, что для медицинского обслуживания было выделено восемь ав-

томобилей повышенной проходимости «Лада—Нива», по слову, по мнению организаторов, они прекрасно подходят для выбранной местности. Репортеры французского журнала «Мото-ревию», непосредственно освещавшие весь ход соревнований, также остановили свой выбор на «вездеходе» советского производства.

В прошлые два года участниками этого ралли были в основном французские спортсмены, теперь на старт вышли и представители других стран, в частности Англии, Бельгии, ФРГ, Голландии, Швейцарии, Японии. Из 250 стартовавших на мотоциклах выступали 105, причем более 60 в классе 500 см³ и выше. Официальные команды выставили четыре мотозавода — «Хонда», «Ямаха», BMW и KTM. Разговор не случайно начал с мотоспортсменов: до нынешнего года зачет был общим, и оба раза побеждал француз Сирил Неве на «Ямахе».

Ныне общего зачета не было, и классификация шла отдельно по каждому виду. Автомобильные фирмы выставили разнообразные модели. «Ситроен» заявил четыре экипажа на машинах ЦИНС, «Рено» была представлена моделями Р-30, Р-12 и Р-20 с четырьмя ведущими колесами, стартовали два «Порше-924» и «Пежо-505», две «Лады—Нивы», одна из которых прототип, с французскими гонщиками за рулем. Самыми серьезными конкурентами были экипажи, выступавшие на автомобилях «Рейндж-ровер» — «вездеходах» английской «Бритиш Лейланд», а также на «мерседесах», «тойотах» и различных багги.

Наверное, нет нужды подробно рассказывать о всех перипетиях острейшей и порой драматической борьбы между участниками ралли. Отметим только, что наша «Лада—Нива», которой управлял французский экипаж во главе с Жан-Клодом Бриавуаном, не спасовала перед самыми известными в мире марками.

Волею того, чем ближе становился конечный пункт марафона, тем увереннее занимала место среди лидеров советская машина.

В город Тит (Альзир) добралась лишь половина автомобилистов, с трассы сошли и оба экипажа на «Порше». Тяжелые дороги, пески доконали и мотоциклистов, большинство из которых на территории Мали вынуждены были прекратить борьбу. В столице этой страны — Бамако Бриавуан на «Ниве» финишировал уже первым, опережая на 16 минут Метжа («Рейндж-ровер») и Котеля на багги.

Все решилось в последние три дня. Два прокола и отсутствие бензина задержали Бриавуана, и Метж возглавил гонку. На второе место перешел Котель. На старт последнего этапа, который проходил по пляжу в Сенегале, вышло всего 40 оставшихся экипажей, но он уже ничего не изменил в распределении мест. У автомобилистов победил экипаж Метжа на «Рейндж-ровере», вторым был Котель на багги и третьим — экипаж Бриавуана на «Ладе—Ниве».

По мнению зарубежной прессы, подробно освещавшей это ралли, участие в трудном и своеобразном марафоне автомобилей «Лада—Нива» советского производства вызвало большой интерес, а результаты, показанные ими, подтвердили исключительные качества машины. Вторым спортивным экипажем, выступавшим за рулем «Лады—Нивы», был на финише 11-м, а из восьми машин этой марки, выделенных организаторами для медицинского обеспечения и проделавших огромную работу, часто в очень тяжелых условиях, не дошла до Дакара только одна. Как писал французский «Мото-ревию», восемь маленьких «лад» прекрасно справлялись с важной задачей, возложенной на них.

С. БАЛАНДОВ

ДЕБЮТ В «АРКТИК-РАЛЛИ»

Трасса первого этапа чемпионата Европы 1981 года «Арттик-ралли» проходила по заснеженным дорогам Лапландии. Наша команда впервые участвовала в этом соревновании. О его особенностях рассказывает Игорь БОЛЬШИХ — штурман экипажа, показавшего лучший результат среди наших гонщиков.

На границе с Финляндией мы с братом пересели за руль мощного автовоза, на котором надо было доставить спортивную технику нашей команды в Хельсинки. Далее ее специальными железнодорожными вагонами переправляли к месту старта — в северный город Рованиemi. Здесь за восемь оставшихся дней предстояло проделать большую работу, чтобы подготовиться к нескольким необычным для нас соревнованиям.

Маршруты практически всех ралли, проходящих по территории Финляндии, Швеции и Норвегии, повторяются из года в год. Местные гонщики знают их во многих случаях наизусть. Если же учесть, что тренировки перед соревнованиями запрещены, то нетрудно по-

нять, почему так мало спортсменов скандинавских стран отваживаются выступать на этих гонках. Поскольку и в нашем случае трасса соревнований была закрыта, тренировки пришлось ограничить несколькими выездами на «нивах» для ознакомления с характером дорог. Непривычным для нас было и то, что разрешалось применение шипованной резины, а это в определенной степени меняет приемы вождения и, естественно, требует специальной подготовки. Учитывая особенности трассы и погоды, каждая из трех машин нашей сборной была укомплектована двумя запасными колесами, специальной ледобод-самовытаскивателем и двумя лопатами, а моторный отсек и салон дополнительно утеплены.

Суммарная протяженность всех участков ралли составила 910 километров, из них 350 приходилось на долю скоростных, которые пролегли в основном по лесным дорогам и военным полигонам. Их длина колебалась от 5 до 50 километров. Организаторы, зная о жесткости контроля со стороны полиции, следящей за порядком движения на дорогах, отказались от ВКВ (пункты внезапного контроля времени) и радаров, фиксирующих скорости. Надо сказать, что средние скорости движения по трассе были часто меньше 50 км/ч, и выдерживать их не составляло особого труда. А вот требовательность финской полиции мы испытали на себе. После выхода из строя генератора нам пришлось долгое время

ехать, пользуясь только энергией аккумулятора. Как мы ее ни экономили, свет в конце концов стал очень тусклым. На одном из постов нас остановил полицейский контроль и запретил дальнейшее движение, хотя до пункта технической помощи оставалось несколько километров. Не помогли никакие доводы. Пришлось ждать следующего за нами экипажа Я. Агишева.

Как я уже говорил, скоростные участки проходили либо по лесу, либо по полигонам. Но в любом случае это были проселочные дороги, покрытые плотно утрамбованным снегом. Стартовавшие впереди нас спортивные машины прогрызали шипами колеи до самого грунта. Правда, когда к утру пошел сильный снег, сопровождаемый ветром, занесло не только колею, не оставалось даже следов от автомобиля, который прошел минутой раньше. Снегопад был такой силы, что края дороги с трудом просматривались через боковые стекла. Мы так и ехали с братом: каждый смотрел в свою сторону.

Победил в этих соревнованиях финский экипаж Грюнхольм—Ренштрем на «ФИАТ-131-абарт». Мы заняли в классе до 1600 см³ четвертое место. Наши коллеги Н. Елизаров и А. Казмиров — пятое, Я. Агишев и М. Титов — шестое. Но дело не в результатах. Гораздо важнее было определить характер гонок, ее особенности, чтобы в будущем правильно подготовить автомобили и отработать необходимую систему тренировок.

НОВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ?

Через две недели три других советских экипажа стартовали из ралли в Швеции. Во многом эти гонки похожи на состоявшиеся в Финляндии, и мы попросили Анатолия БРУМА, совмещавшего на этих соревнованиях обязанности тренера и штурмана, рассказать о самом, с его точки зрения, примечательном на этих соревнованиях.

Я полагаю, что все участники и зрители шведского ралли с большим интересом следили за финским экипажем

Ханну Миникола — Арне Херц. Во-первых, Миникола — первый иностранец, которому удалось за 31 год, что проводится эти соревнования, выиграть их. Во-вторых, впервые на ралли такого ранга победителями стали гонщики, выступающие на полноприводном автомобиле. Их «Ауди-кваттро» имел пятицилиндровый 320-сильный двигатель с турбонаддувом. Причем все три дифференциала (два колесных и один межосевой) снабжены автоматической блокировкой. Однако не только конструктивные достоинства машины обеспечили экипажу Миникола — Херц победу. Техника управления таким автомобилем имеет принципиальные отличия, что, кстати, должны были почувствовать владельцы «Нивы». Положительные качества автомобиля со всеми ведущими колесами теоретически давно известны, но на практике многие гонщики вынуждены были отказаться от

таких машин, и главным образом, из-за отсутствия четкой разработанной техники вождения. Финскому гонщику первому удалось «объездить» спортивный автомобиль нового типа. И я думаю, что это не случайная удача, а начало нового направления в раллийной, а, вполне возможно, в скором времени и кольцевой спортивной технике. Об этом же говорит и удачное выступление наших «нив» в марафоне Париж—Дакар.

Для нас шведское ралли позволило не только проверить надежность машин и востребованных условиях зимних гонок, но и приобрести пока еще отсутствующий опыт спортивной езды на шипованной резине. Все три экипажа — Х. Оху — Т. Диенер, мы с С. Вуколичем и Э. Райде — Г. Валден — выступали на автомобиле ВА3—21011 с двигателем 1300 см³. В своем классе мы заняли соответственно 4-е, 5-е и 8-е места.