**03-388 ВАЗ-2121 4х4 автомобиль №157 ралли «Париж-Алжир-Дакар» сезонов 1980-81 г., экипаж Жан-Клод Бриавуан и Андре Делиэр, или 1982-83 г., экипаж Андре Тросса и Эрик Бриавуан, бензобак 200 л, двигатели: доработанные ВАЗ 1.8 л 140 лс или SIMCA JRD 2.5 л 180-215 лс, Lada Poch S.A., 1980 и 1982 г.**



 Если жестко подойти к соответствию модели прототипу, то получим не модель, а игрушку. И тогда, столь значимые события в истории российского автомобилестроения как участие наших «Нив» в ралли Париж-Дакар, не найдут отражения в коллекции, что не соответствует ее назначению.

 *С. Ионес, А. Павленко и М. Шелепенков. Спасибо, уважаемые авторы, за все ваши труды.*

**Новый проект**

 Для мирового рынка 1970-х годов «Нива» была необычным автомобилем. Трансмиссия с постоянным полным приводом, механической раздаточной коробкой и блокируемым межосевым дифференциалом сочетались с независимой передней подвеской. Легкий несущий кузов (по комфорту как «семейная легковушка») был сварен из сложных штампованных деталей, что придавало машине вид гражданского автомобиля, а не военного джипа. Оригинальный, не унифицированный с легковой моделью кузов обеспечил «Ниве» «внедорожную» геометрию: короткую базу, минимальную длину переднего и заднего свесов. Наконец, «Нива» стоила недорого.

 В 1977 году, когда ВАЗ строил первые 5 тыс. товарных автомобилей «Нива», в Ливийской пустыне случилось происшествие, повлиявшее на судьбу мирового автоспорта. На ралли «Абиджан-Ницца» (Raltye Abidjan-Nice) в песках сбился с пути французский мотогонщик Тьерри Сабин. Его спасли через несколько дней, и на родину он вернулся с проектом «жесткого» ралли в пустыне, в котором состязались бы мотоциклисты, легковые машины, грузовики. Сабина поддержали рекламодатели и автомобильные компании. Так 26 декабря 1978 года в Париже стартовало первое ралли с финишем в Дакаре — столице Сенегала.

 Считается, что в «легковом» классе всегда соревновались автомобили повышенной проходимости, но это не так. На первые «Дакары» выходили экипажи обычных седанов, универсалов и хэтчбеков Renault, Peugeot, Citroen, SIMCA. Встречались экзотические автомобили — от малолитражки Panhard 24 до роскошного седана Rolls Royce.

**Первые ралли**

 Ралли «Париж-Дакар» можно назвать новогодним. Оно часто стартовало в конце декабря, а финишировало уже в январе, дней через двадцать. Поэтому первое ралли обычно датируют 1979 годом. В том состязании участвовали пять «Нив». Их экипажи не представляли ни ВАЗ, ни «Автоэкспорт», ни фирмы, торгующие советскими автомобилями. Это были частные машины, вышедшие на трассу по инициативе самих гонщиков. Они отличались от серийной «Нивы» только раллийным оборудованием и дополнительными топливными баками. Зачет был общий для мотоциклов, легковых и грузовых машин. До финиша добрались два советских автомобиля. Синяя «Нива» Пьера Минонзио и Жана-Луи ле Денту со стартовым номером 132 заняла 28-е место, а экипаж Кристиана Дюбоска и Пьера-Эммануэля Фрусса на красной «Ниве» под номером 107 оказался в итоговой таблице на 42-й позиции. «Нивы» французских экипажей со стартовыми номерами 111,126 и 148 сошли с дистанции.

 После финиша участники столкнулись с проблемой доставки машины во Францию — это стоило недешево. Минонзио и Денту просто продали «Ниву» на месте в Сенегале. А Дюбоск и Фрусса решили вернуть автомобиль домой, попросив помощи у Жака Пока, продававшего советские автомобили во Франции, ведь именно у него гонщики и приобретали «Ниву». Пок согласился — ему очень хотелось расспросить участников ралли, как «Нива» выдержала трассу. В свое время Пок был автогонщиком, много лет на насыщенном французском рынке продавал автомобили из Восточной Европы. Пок отлично знал, как влияют на продажи успехи в спорте и как они важны, когда предлагаешь автомобили экзотических марок. Например, после участия советских экипажей в ралли-марафонах «Лондон-Сидней» и «Лондон-Мехико» резко вырос спрос на «Москвичи-412». Ралли в пустыне с тяжелейшими дорожными условиями обещало отличную рекламу новинке Lada Niva.

 В первых ралли «Париж-Дакар», которые иногда называют «Париж-Алжир-Дакар» (Paris-Alger-Dakar), участники преодолевали 10 тыс. км по пустыне, грунтовым дорогам и пересеченной местности. Единственный европейский этап проходил во Франции — от Парижа до порта Сет на Средиземном море. Затем машины переправлялись на африканский континент в порт Алжира, столицы одноименного государства. Самые протяженные участки приходились на территории государств Алжир и Нигер. По Алжиру трасса проходила с севера на юг, а начиная с населенных пунктов Шифра и Дирку в Нигере, направление становилось юго-западным, спортсмены ехали не вдоль, а поперек Африканского континента. Дальше трасса вела по северной границе Ганы, территории государства Берег Слоновой Кости, откуда в населенных пунктах Керхого и Ковто поворачивала на северо-запад. По территории Мали шла строго на север, по Мавритании и Сенегалу — на запад, и только на последнем, сенегальском отрезке вновь принимала южное направление, чтобы финишировать у Розового озера в Дакаре, на западном побережье Африки.

**Ваше слово, месье Пок!**

 На втором ралли зимой 1979-1980 годов, помимо общего зачета, устроили отдельные зачеты для мотоциклов, легковых машин и грузовиков. На старт вышло всего 10 грузовых автомобилей против 120 легковых. В тот год Жак Пок впервые вывел «Ниву», представлявшую его фирму. Но она оказалась не единственной: в стартовом протоколе числилось восемь «Нив». Участники поверили в возможности советской машины. Организаторы попытались сгруппировать автомобили по маркам, поэтому все «Нивы», независимо от того, кто их заявил, получили следующие друг за другом стартовые номера — от 122-го до 129-го. На «машине Пока» под номером 128 на трассу вышел экипаж пилота Жана-Клода Бриавуана и штурмана Бернара Клерисса.

 Бриавуан считался профессиональным гонщиком, выступал с 1965 года. Это ралли не входило в календарь международной федерации FIA, поэтому допускались любые переделки базового автомобиля. Машина уже обозначалась как Niva Proto, но в первый раз Пок не увлекался модернизацией. Белая «Нива» номер 128 отличалась форсированным до 110 л.с. двигателем стандартного рабочего объема 1,6 л. Внешние приметы — отсутствие бамперов и диски колес фирмы Fuchs.

 Все начиналось хорошо — Бриавуан и Клерисс выиграли первое место во французском прологе ралли, победили на первом африканском участке. «Нива» заставила насторожиться многих конкурентов, организаторов и зрителей. Но выступление закончилось неудачно: уже в Алжире Бриавуан и Клерисс сошли с дистанции, по официальной версии — из-за поломки подшипника ступицы. Это небольшая, обычная для ралли и вполне устранимая на месте происшествия неисправность. Что помешало заменить подшипник на месте, как, без сомнения, сделали бы советские гонщики? Экипаж добрался бы до ближайшего пункта контроля времени с опозданием, получил бы за это штрафные очки, а потом вполне мог их отыграть, ведь ралли только начиналось. Видимо, случилось что-то более серьезное. Например, поломка совпала с тем, что экипаж сбился с пути, что вполне вероятно в пустыне, где нет ориентиров.

 Репутацию марки в тот год спасали «альтернативные» Поку «частные» спортсмены, продолжавшие борьбу. В ходе гонки сошли с дистанции экипажи под номерами 122,123, 127 и 129. До финиша в Дакаре доехали три «Нивы». Лучший результат показал желтый автомобиль под номером 126 с пилотом Андрэ Тросса и штурманом Жаки Туроном, он занял в общем зачете 19-е место. Красная «Нива» под номером 124, в которой ехали Лино Боларди и Бернард Пайлокс, пришла к финишу 26-й. Третья «Нива», тоже красного цвета, под номером 125 показала слабый результат — 28-е место. Этот автомобиль пилотировал участник прошлогоднего «Дакара» и консультант Пока Кристиан Дюбоск, а штурманом с ним ехала жена Жаклин.

**Основательная доработка**

 Через год стартовал третий «Париж-Алжир-Дакар» сезона 1980-1981 годов. Количество участников соревнования росло — 170 легковых машин и только 15 грузовиков. На старт вышло 13 «Нив». Им снова выдали номера подряд — со 157-го по 168-й, еще одну «Ниву» Генри Левализа и Жака Бушера зарегистрировали позднее под номером 276.

 Пок и Бриавуан после прошлогодней неудачи не опустили руки — наоборот, они готовились к марафону более основательно. «Ниву» дорабатывали, снижая массу, повышая мощность двигателя и выносливость ходовой части. Специалисты тюнинговой фирмы Strakit Competition «расточили» блок цилиндров ВАЗ с 1,6 до 1,8 л, в головку установили оригинальный распределительный вал с более широкими, чем у серийного, фазами. Мощность достигла 140 л.с. Охлаждение работающего с возросшей тепловой нагрузкой двигателя обеспечивали медный радиатор увеличенной емкости и электрический вентилятор. 4-ступенчатую коробку передач, в соответствии с крутящим моментом нового двигателя, заменили 5-ступенчатой (на ВАЗе коробки с пятью передачами появились позднее). Противостоять жестокому африканскому бездорожью была призвана усиленная подвеска с дополнительными парами амортизаторов. Для запаса бензина установили 200-литровый бак. Каркас безопасности и защита картера подразумевались сами собой, но с лишними килограммами массы следовало бороться. Поэтому из салона убрали коврики и шумоизоляцию. Место штатной «мягкой» приборной панели заняла грубая панель, согнутая из листа, оснащенная серийными и дополнительными приборами, тумблерами переключателей. Все предохранители разместили на самом видном месте в центре панели, чтобы любой из них при необходимости можно было заменить одним движением руки. Двери, капот и заднюю крышку выполнили из карбона, боковые стекла — из плексигласа. Бриавуан и его новый штурман Андре Делиэр получили первый из выделенных «Ладам» номеров — 157.

 Первые африканские этапы гонки не предвещали ничего хорошего: расставленные организаторами «ловушки», проблемы с навигацией отнимали у Бриавуана драгоценное время, но автомобиль пока не подводил, и экипаж упорно рвался вперед. «Нива» под номером 157 методично сокращала отставание от лидера, а потом начались проблемы. Однажды Бриавуан и Делиэр, «избавляясь от лишних килограммов», не дозаправились, и всего за 5 км до заправочного пункта у них кончился бензин. Проблему решить удалось. На сложном участке длиной всего 50 км три раза пришлось заменять колеса из-за проколов шин. Несмотря на все происшествия, Бриавуан и Делиэр неуклонно поднимались в таблице вверх. На девятом этапе их отставание от лидеров Рене Метжа и Бернара Жиру на 8-цилиндровом Range Rover под номером 212 сжалось всего до двух минут!

 В государстве Берег Слоновой Кости на этапе Корхого-Колокани «Нива» Бриавуана и Делиэра наконец вырвалась в лидеры. Но опять гонщики прокололи колесо и потеряли время на замену. Самый драматичный момент настал, когда легкая «Нива» и тяжелый Range Rover Метжа/Жиру сошлись в непримиримой борьбе. На протяжении долгих километров ни одна из двух машин не могла опередить соперника. В конце концов у Метжа не выдержали нервы, и он спровоцировал столкновение. Серьезных повреждений «Нива» не получила, но у нее пробило радиатор системы охлаждения. Бриавуан и Делиэр с честью вышли из положения — в духе советских автомобилистов: с помощью мыла им удалось приостановить течь из радиатора и продолжить гонку.

 Но первое место было упущено, более того — «Ниву» опередили Рене Котель и Клод Корбетт на легком заднеприводном самодельном багги под номером 121, они и пришли вторыми. В результате «Ниве» досталось лишь третье место на подиуме.

 Финишировать в тот год удалось четырем «Нивам», включая бронзового призера. Прошлогодний соперник Андре Тросса и его штурман Пьер Ришар, выступавшие под следующим номером 158, заняли 11-е место. С трассой справился и экипаж под номером 168 — Дидье Годо и Бруно Субтил.

Но им досталось всего лишь 43-е место. Более высокий результат показал 276-й экипаж Генри Левализа и Жака Бушера — он финишировал 38-м. Массовый сход с дистанции «Нив» нельзя считать чрезвычайным событием — многие иномарки тоже не доезжали до финиша. Сказывалось отсутствие единой команды и низкий уровень подготовки спортсменов-любителей. Если бы выступление всех «Нив» централизованно контролировали «Автоэкспорт» и Центральный автомотоклуб СССР, такое было бы невозможно.

**Не только «Дакар»**

 В сезоне 1981 года Бриавуану покорились два других «пустынных» маршрута. В октябре на «Ниве» вдвоем с женщиной-штурманом Катрин Плесси он занял первое место в ралли «Париж-Тунис». На трассе в 2 тыс. км, из которых 1360 км составляли спецучастки, «Ниве» Бриавуана и Плесси не было равных.

 Потом в одном экипаже с Андре Тросса, своим соперником по «Дакару», Бриавуан выдержал более тяжелое испытание. Они выиграли первое место в «Алжирском ралли» протяженностью 5175 км, из которых 2332 км приходилось на скоростные участки по песчаным и каменистым дорогам. В СССР наблюдали за успехами французского гонщика. Бриавуан в 1981 году побывал в Москве, дал интервью корреспонденту журнала «За рулем», коллеге-автогонщику Олегу Богданову. В том интервью Бриавуан утверждал, что будущее в любых ралли принадлежит полноприводным автомобилям, что соперничество переднего и заднего привода — фикция, только формула 4x4 способна обеспечить одновременно устойчивость, динамику и проходимость по любым дорогам.

**Осторожно, самоделка!**

Зимой 1981-1982 годов на четвертый по счету «Париж-Дакар» Пок смело выставил две боевые «Нивы», по устройству близкие к прошлогодней машине Бриавуана и Делиэра, с 1,8-литровым 140-сильным двигателем. Легковым машинам досталось 239 стартовых номеров — от 130-го до 369-го, грузовиков было 21 экз. — от 370-го до 391-го номера. «Нивы» получили номера 159-162,180-192. На первой «поковской» «Ниве» под номером 160 в путь снова отправились Бриавуан и Делиэр. В «Ниве» со следующим номером 161, как и в прошлом году, вместе поехали Тросса и Ришар. Но теперь они представляли не себя, а фирму Жака Пока.

 На этот раз команда поклонников «Нивы» стала интернациональной. Экипаж под номером 183 (Жус Карлос Кабрера/Эсебио Абасал) был испанским, а под номером 184 (Вилли Боссарт/Лидия Вите) — бельгийским. На «Ниве» под номером 180 стартовали две француженки — Мартина де Кортанз и Маргарет Ордантз. Особый интерес представлял автомобиль под номером 193, помеченный в протоколе как Lada 469: это был УАЗ, а ехали на нем итальянцы. Ничего удивительного: тогда в Италии ульяновские джипы пользовались популярностью.

 На первых же этапах при плохой видимости Бриавуан с Делиэром проиграли лидерам 20 мин, но резко начали их отыгрывать. Неожиданно в лидеры вырвался экзотический экипаж братьев Клода и Бернара Марре с номером 150. Они представляли концерн Renault, но машина была «самоделкой»: кузов от массового 5-дверного хэтчбека Renault 20, 1,6-литровый 133-сильный двигатель с турбонаддувом от Renault 18 Turbo, задний мост фургона Renault Traffic, раздаточная коробка неизвестного происхождения. Прежде братья участвовали во всех трех «Дакарах» и досконально изучили трассу. Они выбирали правильное направление там, где ошибались все остальные, точно знали, как и с какой скоростью проходить каждый отрезок. Преследовать братьев Марре принялись три экипажа на внедорожниках трех самых популярных марок тогдашнего «Дакара». Первым были Бриавуан с Делиэром на «Ниве», вторыми Метж и Жиру на Range Rover под номером 152, третьими — Жаки Икс и Клод Брассье на Mercedes Benz 280GE под номером 154. Метж и Жиру сошли с дистанции из-за пробитого картера двигателя. Отстал и Gelandewagen Икса и Брассье — его ждало третье место. Оба претендента на лидерство на завершающем этапе столкнулись с поломками. У Renault Марре отказал масляный насос — казалось бы, катастрофическая для двигателя неисправность. Бриавуан и Делиэр трижды прокалывали одно колесо «Нивы». Пока они занимались заменами, удачливые братья чудом сумели доехать без давления масла. Так экипаж «Нивы» оказался на втором месте, уступив лидерство французской «самоделке».

**Французское сердце.**

 К зиме 1982-1983 годов Пок готовил новинку. Он решился установить французский двигатель вместо доработанного двигателя ВАЗа. Здесь необходимо вспомнить «Ниву» Марселя Мореля и Сержа Пажана, которая двумя годами раньше, в сезоне 1980-1981 годов, выступала под номером 159 и сошла с дистанции из-за поломки передней подвески. Морель владел фирмой по доводке двигателей и под капот «Нивы» установил мотор SIMCA JRD рабочим объемом 2,5 л с турбонаддувом. Пок попросил Мореля подготовить такой двигатель для своей команды. Опасаясь, что не выдержит трансмиссия, от турбонаддува отказались. Головку цилиндров из легкого сплава венчала клапанная крышка с отфрезерованной надписью Lada Poch. Системой питания служили сдвоенные карбюраторы Weber со специальным воздушным фильтром, способным удержать мельчайший песок. Мощность достигала от 180 до 215 л.с.

 Передние колеса оснастили вентилируемыми дисковыми тормозами. Световые приборы, генератор и стартер Пок не впервые закупал у фирмы Marchal. Диски 16-дюймовых колес, как и прежде, взяли марки Fuchs, установив на них шины Kleber 195SR16 с «зубастым» внедорожным протектором. Кузов еще сохранял очертания и габариты серийной «Нивы».

 Легковые машины на этот раз стартовали под номерами 120-318 и 350-389, грузовики — под номерами 330-346. Число «Нив» упало до девяти. А экипаж Жак Потера/Марк Биллоре, прежде стартовавший на седане Peugeot 505, неожиданно вывел на «Дакар» «Жигули» ВАЗ-2105 (Lada 2105) под стартовым номером 136. Пок заявил три «Нивы». Стартовый номер 156 получил экипаж Жана-Клода Бриавуана и его постоянного напарника Андре Делиэра. Под номером 157, который уже носила «Нива» два года назад, выступали Андре Тросса и Эрик Бриавуан. Ради рекламы Пок включил в команду женский экипаж. Под номером 211 поехали Мартина де Кортанз и Анна-Мария де Белябр. В сопровождение Пок снарядил «техничку», военный внедорожник вагонной компоновки Steyr Pinzgauer.

 Один из механиков представлял фирму Мореля и был обязан оказать помощь при любых сюрпризах, которые могли преподнести незнакомые двигатели. Остальные «Нивы» французов носили номера 208, 209, 210. На машинах под номерами 212 и 389 ехали испанские гонщики. На старт вышла и таинственная темно-синяя «Нива» под номером 300, состав экипажа которой точно неизвестен.

 Первая неудача постигла команду в начале африканской дистанции. С трассы сошли Мартина и Анна-Мария. Потом начались проблемы со сцеплением «Нивы» прежних лидеров команды Бриавуана и Делиэра. Они не сошли, но потеряли много времени и выпали из числа претендентов на призовые места. Им было суждено добраться до финиша, но только заняв скромную 36-ю позицию. Шансы победить оставались у 157-й машины Тросса и Эрика Бриавуана. Гонщики очень грамотно вели борьбу, постоянно держались в лидирующей группе, удачно избегали серьезных навигационных ошибок. При этом Тросса ехал не только аккуратно, но и быстро. На счету «Нивы» под номером 157 оказалось четыре выигранных спецучастка.

**Темная история**

 Ко второй половине гонки, проходившей по территории Мали, у экипажа под номером 157 остался один реальный соперник в борьбе за первое место — Mercedes Benz 280GE под номером 142 Жаки Икса и Клода Брасье. Но вот он попадает в аварию, сильно изуродовав передний ведущий мост.

Теперь «Нива» Тросса и Бриавуана становится претендентом на победу. Но механики команды Mercedes Benz пытаются обмануть судьбу. Им удается доставить поврежденный Gelandewagen к старту следующего этапа. Вся команда проводит ночь внутри закрытого шатра наедине с двумя автомобилями — аварийным и еще одним Mercedes Benz под номером 143 Жана-Пьера Жоссо и Пьера Сильвы. И неожиданно утром оба внедорожника немецкой марки выходят на старт очередного участка. «Нива» снова на второй позиции!

 Но позднее, в Мавритании, за два дня до финиша, судьи обнаружили, что на переднем мосту 143-го Mercedes Benz Жоссо и Сильвы отсутствуют метки, нанесенные перед стартом. Замену агрегатов в сборе запрещал регламент. Экипаж сняли с дистанции. Тут же проверили машину под номером 142. На ней метки оказались целыми, факт перестановки моста не доказали. Так экипаж Икса и Брасье оказался первым, а Тросса и Бриавуана — вторым. Третье место заняли Пьер Лартиг и Патрик де Стайл на Range Rover под номером 158.

 Команда Пока апелляцию не подавала. Тросса заявил журналистам: «Лучше после трех недель честной борьбы финишировать на втором месте, чем выиграть, подписывая жалобы на конкурентов».

 Так «Нива» с бортовым номером 157 в 1983 году вошла в историю как самый верный претендент на победу в «Дакаре» среди автомобилей «Лада». В 1982 и 1983 годах те же гонщики на «Нивах» выигрывали первые места на ралли «Атлас» и «Фараоны», на Тунисском и Алжирском ралли. В «Дакарах» 1984 и 1985 годов экипажи «Нив» преследовали сходы. В 1986-м четвертого места на «Ниве» добились Пьер Лартиг и Бернар Жиру. Больше приблизиться к тройке лидеров «Дакара» не удалось ни одной «Ниве», и на то были причины.

 Во второй половине 80-х годов появились спорт-прототипы группы Т3: Porsche, Peugeot и другие — спроектированные «с нуля» мощнейшие боевые внедорожники, отдаленно напоминавшие гражданские легковые автомобили. Никакая подготовка «Ниву» не спасала. Пок отреагировал вовремя, разработав и построив уникальный прототип «Лада-Самара Т3», ни в чем не уступавший новым соперникам. Машина вышла очень дорогой для Пока, но часть финансирования взял на себя «Автоэкспорт». Распад СССР оборвал все: помощь «Автоэкспорта», продажи «Лады» во Франции, процветавший бизнес Пока и начинавшуюся карьеру «Самары» в ралли-рейдах.