

“НИВА”

ИСТОРИЯ РАЛЛИ-МАРАФОНОВ



У "Нивы" есть много побед и признаний. Эта модель любима не только в России, но и во всем мире. Люди, знающие толк в автомобилях, говорят о ней с неподдельным восхищением. В год 25-летия "Нивы" стоит отдать дань не только ее "долгительству", но и стойкости в самых невероятных испытаниях.

Не случайно в экспозиции АВТОВАЗа на VII международной автомобильной выставке MIMS-2002 будет представлена "Нива" во всех ее ипостасях. Среди экспонатов есть легендарная "Нива", участница ралли "Париж — Дакар" и "Париж — Москва — Улан-Батор — Пекин".

"Нива" имеет красивую историю в автоспорте. В 1980-м и 1981-м она принесла "серебро" нашей команде на чемпионате Союза по автокроссу, а в 1983-м — "золото".

Она упорно шла вперед и на самых сложных международных трассах. "Нива" достойно сражалась в международных ралли-рейдах "Париж — Дакар", "Париж — Пекин", "Алжир", "Крыша Африки", "Ралли фараонов".

... Можно гордиться этим, вздыхая, что романтика — в прошлом. Участники тех волнующих событий считают, что историю триумфа "Нивы" можно было бы повторить. Но уже на новом витке.

Хронику спортивных коллизий "Нивы" можно разделить на два этапа. Первый был "младенческим" и "подростковым" — с 1977 по 1987 годы. Десятилетие "юной и дерзкой" "Нивы"...

Продолжение на 3-й стр.



Начало на 1-й стр.

ОТ ПЕРВЫХ СТАРТОВ ДО ПЕРВЫХ ПОБЕД

— Можно сказать, моя история началась вместе с "Нивой", — рассказывает **Александр Рублев**, ведущий инженер УФИАСП НТЦ. — "Ниву" начали выпускать в апреле, а в августе того же 1977-го я приехал после окончания Московского автодорожного института на ВАЗ. Вскоре из ЦК ДОСААФ на имя главного директора пришло предложение — участвовать на новом автомобиле "Нива" в полноприводном кроссе. Автомобиль был еще "сырой" — им просто некогда было заниматься по-настоящему, тем более для автоспорта. На первый раз решили отказаться.

Но через год приглашение повторилось. И руководство ВАЗа приняло решение участвовать в гонках.

Для этого была нужна новая команда. Как инженеру мне поручили возглавить эту группу — и попытаться сделать из "Нивы" спортивный автомобиль.

Нам не хватало опыта. Пришлось ехать на УАЗ, в спортивную команду. Ульяновцы показали, как нужно готовить спортивный полноприводный автомобиль.

Мы взяли автомобиль конвейерной сборки и создали первую спортивную "Ниву".

"Крещение" она получила в 1978 году в Кинеле, где проходил один из этапов чемпионата СССР. На старт вышел не только **Юрий Кошелев**, но и я на "Ниве"-технике, подготовленной по тем же требованиям. Организаторы нас уговорили выставить два автомобиля от вазовской команды.

Гонка была тяжелой — дождь и мокрая глина... А мы ехали на серийной резине. Можно сказать, кое-как доползли. Но результат был неплохой: Юра финишировал 14-м, а я 15-м. Руководство сочло, что есть смысл продолжать "карьеру" спортивной "Нивы".

Была создана специальная группа в бюро 4х4, которым руководил **Евгений Мальянов**. Так, с 1978 года мы начали серьезно заниматься модернизацией "Нивы".

К следующей гонке стали готовить автомобиль буквально с нуля. Начали в 062-м корпусе варить усиленные кузова. (Если серийного автомобиля хватало на одну гонку, то "Нива" с усиленным кузовом выдерживала более 10 гонок).

За год мы набрали хорошую силу. Но начальство думало по-своему — и команду решили усилить фирменными гонщиками. Они были асами в ралли, кроссах. Однако езда по бездорожью — это совсем иное понимание дороги. Именно поэтому в 1979-м гонка в Ульяновске была неудачной для нашей команды. Все три машины, которые вели мастера, просто развалились за полгоны. Они не доехали до финиша.

Стали создавать другую команду. Вот тогда объединились **Валерий Карabanov**, **Сергей Зараменский**, **Валерий Гусев** и я.

Команда наша родилась на стыке 1978-79 годов и продержалась вплоть до 1987-го, почти десять лет.

Мы выступали всюду — в Эстонии, Латвии, Москве, Рязани... Это были и традиционные гонки, и чемпионаты республик, и чемпионаты Советского Союза — причем мы боролись только за призовые места. В результате в 1981 году я стал серебряным призе-

ром чемпионата СССР, а в 1982-м это же место занял Валера Карabanov. А в 1983 году мы вообще весь пьедестал на чемпионате Советского Союза заняли в городе Нуя (это в Эстонии). После этого наша команда стала котироваться в России. Возникла идея выставить советскую команду на "Нивах" за рубежом.

Уже в 1984-м на АВТОВАЗ из "Автоэкспорта" обратились с тем, чтобы мы подготовили автомобили и команду для зарубежных гонок в Новой Зеландии и в Австралии.

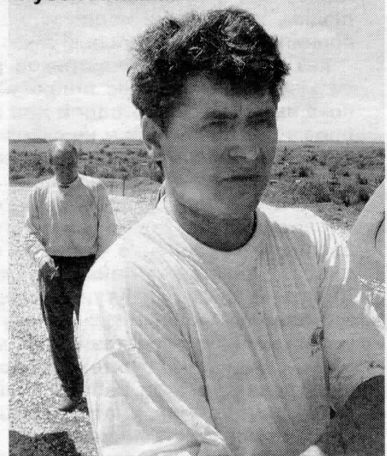
В Новой Зеландии готовился ралли-триал, а в Австралии — ралли-рейд. По условиям австралийской гонки в день нужно было проходить 1000 километров.

Мы подготовили три автомобиля — два для меня и Валеры Гусева и один — для австралийского гонщика, выступающего на "Ниве" за нашу совместную команду. "Нивы" отправили через Ленинград — морским путем. Они плыли в Новую Зеландию месяца полтора. А мы прилетели туда самолетом летом 1985 года.

Фактически это была "разведка боем". Мы попали совершенно на другую гонку. Судя по рекламным проспектам, думали, что будем участвовать в обычном ралли. А попали на самый настоящий триал, то есть "ползание" по каньонам и грязи.

В новозеландском ралли-триале выступали двумя экипажами. Я — с **Сергеем Гоговым**, а Гусев — с **Валерием Кольчугиным**. В итоге в своем классе я занял первое место, а Валера Гусев — четвертое. Это был триумф для нашей команды, тем более выступавшей на автомобилях, которые не предназначены для этой гонки. Пресса писала о нас превосходно — и это была прекрасная реклама для "Нивы".

Рубен Агикьян



Из Новой Зеландии мы переехали в Австралию — и выступили в ралли-рейде "Маквей-1000". Там участвовали уже четыре экипажа (были еще два местных гонщика на "Нивах"). Мы выступали под флагом команды "Луиз Дрейфус" — той фирмы, которая занималась продажей наших автомобилей на австралийском рынке. Заявились в двух классах — 1300 и 1600 (австралийцы в 1300, а мы в 1600).

Мы завоевали в командном зачете первое место. Все машины финишировали. Валера Гусев занял четвертое место, а я — восьмое. Австралийцы — 6-е и 3-е в своем классе.

Вошли в "десятку" среди 150 участников! Считается, что это очень хороший результат. Опять же получили хорошую прессу, рекламу... и приглашение на участие в следующем году. (Правда, это было уже без меня, а в

"НИВА". ИСТОРИЯ РАЛЛИ-МАРАФОНОВ

основном команда осталась той же). И так, в 86-м мы заняли в австралийском ралли-рейде первое место. Победили **Анатолий Кривобоков** с **Сергеем Гоговым**. Они прошли шесть тысяч километров от Сиднея до Дарвина, с юга до севера Австралии. Кривобоков на "Ниве" приехал в своем классе первым.

Вот практически все гонки, в которых я был "играющим тренером" — и капитаном, и инженером, и водителем-испытателем. В 1987 году на "Серебряной ладье" я принял решение больше не участвовать в гонках. Как тренер или помощник — да. Но уже за рулем не сидел, — говорит **Александр Рублев**. — "Париж — Дакар", "Париж — Пекин" — все это уже проходили другие люди: **Александр Лакеев**, **Валерий Кольчугин**, **Рубен Агикьян**...

... "Серебряная ладья"-87 стала последней гонкой для этой команды. Программа спортивной "Нивы" была закрыта на два года. К счастью, вскоре начался новый этап восхождения "Нивы" — к успеху в международных супермарафонах.

ВСЕ КАРТЫ СПУТАЛ ПУТЧ

Историю "Нивы" продолжает начальник бюро УФИАСП НТЦ **Рубен Агикьян**:

— Затем международной Федерацией автомобильного спорта был задуман грандиозный проект — супермарафон "Париж — Москва — Пекин". Это было в 1991 году. Организатором этого проекта был француз **Рене Мэдж**. А с нашей стороны проводником этой идеи стал начальник отдела спортивных автомобилей НТЦ **Владимир Губа**. (И в Москве еще организовалась группа "Мастер-ралли" — они начали прописывать российскую часть этого этапа).

Были сделаны опытные образцы, на которых **Александр Никоненко**, **Юрий Боровиков**, **Александр Лакеев** прошли пробный маршрут ралли-рейда вместе с командой КАМАЗа.

На АВТОВАЗе готовилось три (по тем временам супероснащенные) автомобиля под руководством В. Губы. Было создано три экипажа. Возникла настоящая марафонская команда, оснащенная сервисной техникой и боевыми автомобилями. Началась эта работа где-то в 90-м году, а в 91-м летом они отправились на старт в Париж.

Но ралли-рейду "Париж — Москва — Пекин" в тот год было не суждено состояться. В августе 91-го в России случился путч. Гонку отменили буквально за неделю до старта. Организаторы и Рене Мэдж опасались инцидентов на территории непредсказуемой России...

Правда, тот сезон не пропал даром. Вазовские "Нивы" поехали на тестовый этап в Венгрию, где проходил национальный чемпионат, — и наши три экипажа выступили там достаточно успешно. Александр Никоненко занял призовое место.

"НИВА" НЕ УСТУПАЛА "МОНСТРАМ"...

Затем начали готовиться к следующему сезону. И в планах команды было выступление в нескольких этапах Кубка мира — для подготовки к супермарафону.

Это был 1992-й. В тот год мы съездили в Африку. Перед Марокко наши "Нивы" тщательно готовили, испытывали и доводили. Автомобили тоже показали себя замечательно. Никоненко занял тогда 14-е место в "абсолюте" — это на маломощной "Ниве", когда там были такие "монстры", как "Мицубиси Паджеро", "Ситроены", специально подготовленные прототипы и так далее...

А после Африки было принято решение участвовать в супермарафоне 1992 года "Париж — Москва — Пекин".

К марафону у нас было подготовлено три автомобиля, которые вели экипажи **Никоненко** — **Таланцев**, **Боро-**

виков — **Наконечный**, **Елизаров** — **Винокуров**.

В супермарафоне финишировали два наших автомобиля из трех. Получили командный зачет, а Никоненко показал прекрасный результат в "абсолюте". Иностранцы удивлялись, как наша "Нива" выдержала такую гонку. На непроходимых участках проезжали только "Ситроены", а за ними — "Нива". И больше ни один автомобиль...

Так славно эта старенькая "Нива", созданная еще на базе 2121, закончила свое существование в автоспорте.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ. ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ?

А в 1993-м ранней весной приступили к проектированию и изготовлению трех абсолютно новых "Нив". Они у нас готовились по категории Т3. Это автомобили, в которых допускаются максимально возможные переделки, изменения — в отличие от базового автомобиля. Эта "Нива" была у нас с увеличенной базой и колес, в ней было очень много конструкторских изменений. Словом, в 93-м мы выпустили эти три "Нивы". Было принято решение — выступать на них в этапах Кубка мира в Португалии, Испании и Марокко (опять же для подготовки к ралли "Париж — Дакар"). Проехали мы те три этапа с различными результатами — машины получились не очень надежными, хотя они еще доводились в процессе...

Наконец начали готовиться к ралли-рейду "Париж — Дакар". Наш руководитель, начальник управления **Михаил Годзинский** тогда добился получения прототипов "Самара Т3". К "Парижу — Дакару" мы уже готовились четырьмя экипажами, по два экипажа на "Самарах Т3" и "Нивах". В 1993 году (как обычно, 28 декабря) начался "Париж — Дакар", где мы приняли участие. Из россиян еще были камазовцы — три экипажа и наши мотоциклисты... Достаточно мощная команда для России. Даже в газетах писали: "Русские наступают!"

На "Самарах-Т3" с узлами "Порше" выступали **Никоненко** — **Таланцев**, **Елизаров** — **Винокуров**. А на "Нивах" были экипажи **Лакеев** — **Кольчугин** и **Кривобоков** — **Гогонов**.

Там ожидала нас полоса разочарований. Было много сходов. Первой выбыла "Нива" (Кривобоков — Гогонов). Был очень трудный этап — такой дождливый, с массой бродов. Автомобиль попал в один из бродов. Мотор захлебнулся водой. Получился гидроудар... Мы пытались поменять мотор, но за ночь не смогли этого сделать — и пришлось автомобиль оставить в Испании.

Затем три наших экипажа на пароме пересекли перешеек в Средиземноморье, самое узкое место между Испанией и Африкой. И уже в Марокко началась настоящая гонка Дакар.

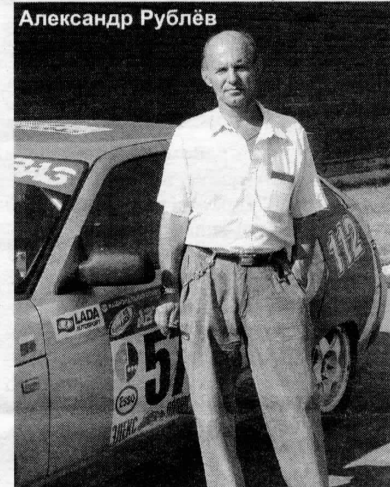
В той гонке "Самары" выступали очень прилично, на многих этапах были пятые — шестые. Лакеев ехал потише, но очень надежно, стабильно — и в результате он единственный сохранил автомобиль, финишировал. Две "Самары" у нас по очереди сошли, не смогли закончить гонку. Хотя одна из них, под управлением **Елизарова**, сохраняла лидирующее положение до предпоследнего этапа.

А на обратном пути были два суперэтапа. По условиям гонки их надо было пройти без "обслуги". Это двое суток в пустыне без всякой поддержки... Лакеев отлично проехал те этапы. Показывали затем по телевидению, как наша "Нива" в пустыне по дюнам пробиралась к цели. Там такие раскаты песка, шлейф за нею... Отличные кадры! Вот так наша "Нива" рвалась к цели. Абсолютный результат у нее был не очень высокий, но на фоне других неплохой.

Ведь заявилось 120 экипажей — и в пути сошло более половины. Так что "Нива" была не на последнем месте.

В истории спортивной "Нивы" был еще один триумф. В 1995 году в супермарафоне "Париж — Москва — Улан-Батор — Пекин" 2-е место в классе "Т3" и 10-е в "абсолюте" занял экипаж **Лакеев** — **Кольчугин**, а третье место в классе "Т3" и 11-е в "абсолюте" завоевали **Кривобоков** — **Гогонов**.

— На этом история не закончилась, — продолжает Рубен Агикьян. — Мы долго еще тянули эту "Ниву" — до последнего. И за свой счет ездили, как могли, и спонсоры подтягивали. Короче, эта "Нива" прекратила "жить" только в прошлом году. Это та самая, боевая машина на базе 2121, с увеличенной на 250 мм базой колес — за счет чего автомобиль получился очень устойчивый. В нем не было характерного для серийной "Нивы" галопирования. Мотор у нее был почти два литра — впрысковый, который еще в то время не выпускался. Была там и рулевая рейка с гидроусилителем. Словом, автомобиль был подготовлен на перспективу, с высокими потребительскими свойствами. Рождение той "Нивы" произошло в 93-м году, а конец — в 2001-м, когда последний раз на ней **Сергей Кузьмичев** ездил в Коломну.



На этом мы решили больше силы не тратить — и списать ее... (Правда, она не исчезла. Точно такой же автомобиль Лакеева, который стартовал в гонке "Париж — Дакар" и затем в супермарафоне "Париж — Пекин", сейчас находится в заводском музее. Именно его готовят к Московскому автосалону).

Вот и все, что касается истории команды, которая начинала спортивную "Ниву" и модернизировала ее.

А затем в 1997-м было принято решение — команду ликвидировать, так как она неизвестно по каким причинам кого-то не устраивала.

Так исчезла команда марафона, которая начинала свой путь в 1990 году. Семь лет она боролась, полная энтузиазма, жизни, энергии.

Мы могли еще достаточно долго выступать — и обидно, что теряем потенциал. А сейчас, чтобы "оживить" былую мощь, нужны неимоверные усилия. Команде можно было поставить иную задачу (пусть это был бы не марафон, а любая другая дисциплина) — и она бы работала дальше. Не надо было ее разгонять...

Сейчас пытаемся все это возродить какими-то своими путями и средствами, — продолжает Агикьян. — Слава Богу, что нам разрешили работу по созданию спортивной версии новой "Нивы". Мы подготовили "двадцать третью" модель для ралли-рейдов. Но она "зависла", поскольку сам проект — совместный.

Ситуация неопределенная. Старый проект "Нивы" исчерпан, а новый не имеет поддержки. Нет какого-то конкретного решения — быть команде или не быть?

Потенциально мы и сейчас готовы создать новую команду для ралли-рейдов. Боремся за этот проект. Но без серьезной поддержки со стороны завода он обречен.

У "Нивы" в автоспорте славное прошлое. Но есть ли будущее?..

Диана СТУКАНОВА

Фото автора и А. КРАСНОЩЕКОВА