

СНАРЯД С БОЛТАМИ

Знакомимся с «восьмеркой» для выхода из «десятки».

Автор **Анастасия Жигалова**,
фото: Dragtimes/**Тимур Сабиров**,
Евгений Муругин

↑ Дистанции в дрег-рейсинге короткие. Благодаря этому у многих автомобилей гоночная жизнь довольно долгая.

↓ Система выпуска – прямоточная. Высокофорсированному мотору так легче дышать.

Автоспорт держится на энтузиастах – всегда нужны люди,двигающие весь процесс. Яркий пример тому – российский дрег-рейсинг. Для таких гонок невозможно создать окончательную чемпионскую машину, поскольку через полгода или год она начнет проигрывать. Совершенствование техники идет постоянно. А занимаются им, как правило, сами пилоты.

Взглянем на отечественные автомобили, умеющие «выезжать» из десяти секунд на дистанции ¼ мили. Да, это не лакированные Весты заводской постройки, которые едут в мировом Туринге. Дрег-машины в большинстве своем собраны руками пилотов и их механиков благодаря знаниям и смекалке, методом проб и ошибок. Дрег-рейсинг – одна из немногих дисциплин, где техническое творчество не задумано длинным списком ограничений.



Как только «восьмерка» преодолела десяти-секундный рубеж, потребовалось установить тормозной парашют.



Двадцать лет не срок

Вот ВАЗ-2108 Артема Демихова, жителя Липецкой области. Гонщик выступает на нем с 2007 года, когда впервые приехал на соревнования. То был Кубок Черноземья, а список переделок тогда состоял из одного пункта: «Глушитель».

Демихов вспоминает: «Конечно, тогда я проиграл всем. Зато меня такой азарт взяла, что мы начали всерьез дорабатывать машину. Приехал на следующий этап и занял первое место в классе Национальный. И пошло-поехало. Автомобиль претерпел десятки модернизаций».

Кузову двадцать лет. Автомобиль сошел с конвейера в 1996 году и на тот момент имел 69 штатных сил. Сейчас «лошадок» в десять раз больше: замеры на стенде в начале августа показали 690 л.с.! На первом, красноморском этапе чемпионата России Артем преодолел дреговую дистанцию за 9,8 секунды, а скорость на выходе составила 213 км/ч.

В правилах чемпионата России по дрегрейсингу перечислены технические требования для каждого класса. В переднеприводном зачете обязательна установка тормозного парашюта на автомобили, проходящие дистанцию

быстрее чем за десять секунд. Демихов преодолел этот культовый рубеж, поэтому ВАЗ-2108 пришлось оснастить новым узлом.

«Переключаешься на четвертую передачу – это уже финиш, и пора тянуть руку к тростику, выбрасывающему парашют. Ощущения странные, надо привыкать», – говорит Артем.

Цель и средства

Каждый год ВАЗ-2108 Демихова претерпевает какие-то изменения, и можно сказать, что переработке подвергся уже весь автомобиль. В частности, между сезонами 2015 и 2016 годов сильно облегчили заднюю часть, поменяли балку, тормозную систему, колеса и заменили почти все навесные элементы кузова пластиковыми.

Сейчас на ведущих колесах стоят американские профессиональные дреговые слики M&N Racemaster 10,0/27,0-15. Они хорошо держат нагрузки (это очень важно, ведь «проклейка» трассы с каждым этапом становится всё лучше). Настолько хорошо, что иногда не выдерживает металл. На втором этапе чемпионата в Нижнем Новгороде оторвало поршни, они пробили в корпусе двигателя несколько дырок. На устранение поломки

ушло три дня, за запчастями пришлось ехать в Москву. Заодно переделали систему впуска, которая прибавила дополнительно около 100 л.с.

Вот как Артем описывает результат: «Степень сжатия чуть понизилась, однако при этом мы увеличили давление наддува. Рабочий объем двигателя – 1,6 литра, а у конкурентов – от 1,8 до 2,2 литра. Мотор работает на пределе, но конкурентоспособных ВАЗов мало, а публике, я думаю, такие машины интересны. Чтобы ехать наравне с более «объемными», нам приходится больше работать над мотором.

Корпус коробки – от Лансера Evo, внутри кулачковый ряд, секвентальный выбор. Передаточные отношения между заездами не меняем.

Чтобы машина хорошо стартовала, изменили развесовку. Соотношение масс, приходящихся на переднюю и заднюю оси, может доходить до 70:30. Все агрегаты, какие возможно, перенесены ближе к носу, и родных тормозов, даже сильных, при столь высокой нагрузке передней оси будет недостаточно. А парашют нужен еще и для стабилизации: он выравнивает корму автомобиля.

Те или иные запчасти выбираем на основе отзывов других пилотов. Хотя всё равно чувствуем себя первооткрывателями. В Америке, например, для дрегового хэтча Honda Civic есть полный набор стандартных решений, а нам иногда приходится идти на ощупь. Это же советский транспорт. Бывает, что из-за каких-то болтов возникают проблемы: не знаешь, выдержат или нет. Приходится покупать импортные детали и как-то их дорабатывать, потому что напрямую к «восьмерке» не всё подходит».

Конечно, мы спросили о затратах, но о рыночной цене машины теперь, когда курс рубля поменялся сто раз, можно лишь гадать. Крайне сложно подсчитать стоимость всех деталей и работ. Внешне это по-прежнему более-менее ВАЗ-2108, но в потрохах мало что осталось от заводского автомобиля. И все изменения направлены на достижение одной цели – пройти четверть мили быстрее чем за 9,8 секунды.

На ведущие колеса ставят шины низкого давления. Пластиковая заглушка на ступице несет эмблему Лады.

