

Допустим, я богатый человек. У состоятельных, как известно, свои причуды. В перерывах между решением вопросов, ведением переговоров и другими способами делания денег страсть как тянет за руль! Причем не разъездного "Мерседеса", а настоящей гоночной машины. В общем, как говорят, имею желание (подтвержденное, кстати, финансовыми возможностями) заняться автоспортом. Гайки крутить не умею, не хочу, да и некогда. Кто построит мне "боевой" автомобиль?

"САМАРА" НА БУКВУ



Конечно же, мы утрируем, хотя нет-нет да приходят в редакцию письма подобного содержания. А в реальной жизни перед многими серьезными спортсменами встает проблема: как подготовить конкурентоспособный гоночный автомобиль? Купить его до последнего времени было практически невозможно. А попытки "построить" самостоятельно далеко не у всех заканчивались желаемым результатом. Теперь серьезно "упакованную" "восьмерку", пригодную для участия в официальных чемпионатах России, может приобрести любой желающий. Гоночные автомобили на заказ делает подразделение московской фирмы "Лада Инжиниринг" – "Лада

Инжиниринг моторспорт". Здесь накоплен большой опыт тюнинга вазовских машин и подготовки гоночных автомобилей группы "А". Поэтому выход фирмы на спортивный рынок вполне закономерен.

Что же предлагают соискателям чемпионских лавров? Говоря одним словом – все: переднеприводные автомобили ВА3 любого уровня подготовки, соответствующие техническим требованиям. Комплектация каждого экземпляра уточняется с заказчиком, а всем необходимым "железом", узлами, агрегатами фирма обеспечивает себя сама. Тому, кто не хочет или не может приобрести готовый спортивный автомобиль, предлагают отдельные эле-

менты: от форсированного двигателя, специальной коробки передач и оригинальных стоек до шарниров подвески и тормозных колодок.

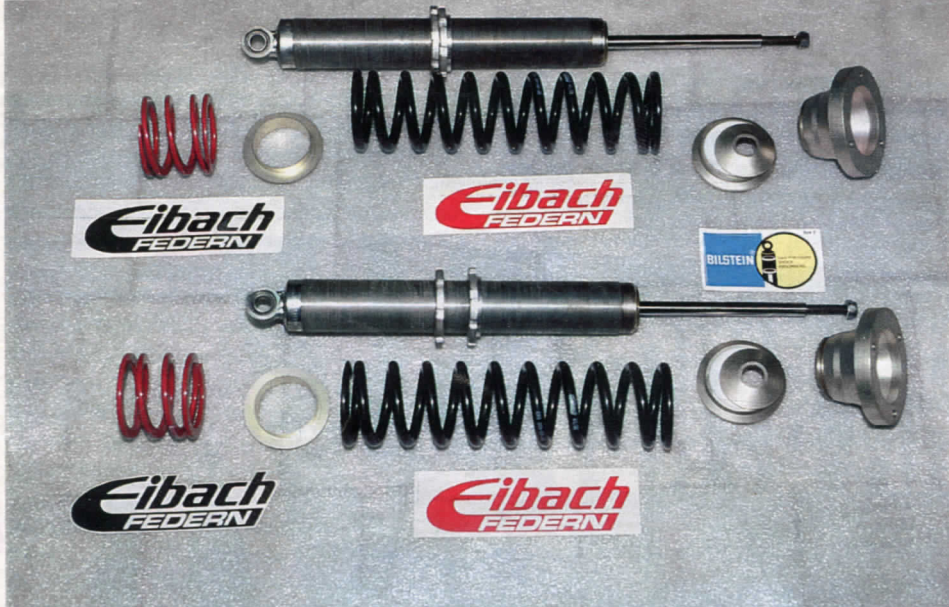
Познакомимся поближе со спортивным автомобилем от "Лады Инжиниринг". Предоставленный для теста ВА3-21083-027 подготовлен по группе "А". Не углубляясь в детали технических требований, отметим, что он существенно отличается от знакомой рядовому потребителю товарной "Самары".

Кузов лишился заднего сиденья, звукоизоляции и части деталей обивки. Зато приобрел каркас безопасности. Форсированный двигатель рабочим объемом 1600 см³ с системой распределенного впрыска топлива развивает 105 кВт/142 л.с.

У спортивной "восьмерки" лишь один "циферблат" – тахометр. Остальная информация выводится на цифровой жидкокристаллический дисплей "Штак". Сиденья "Спарко", замшевый руль "Персонал", площадка для ног штурмана, педали с разными накладками – таково оборудование салона раллийной "восьмерки".

Так "строят" спортивный автомобиль. Идет подгонка каркаса безопасности.





Комплект деталей для задней подвески: амортизаторы "Бильштайн" и пружины "Айбах".

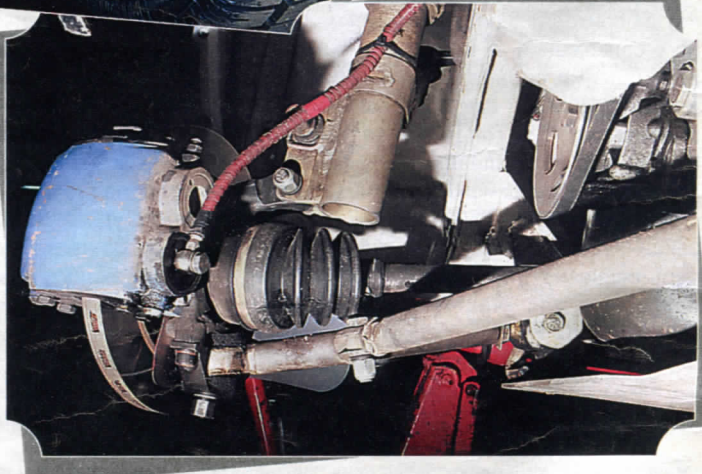
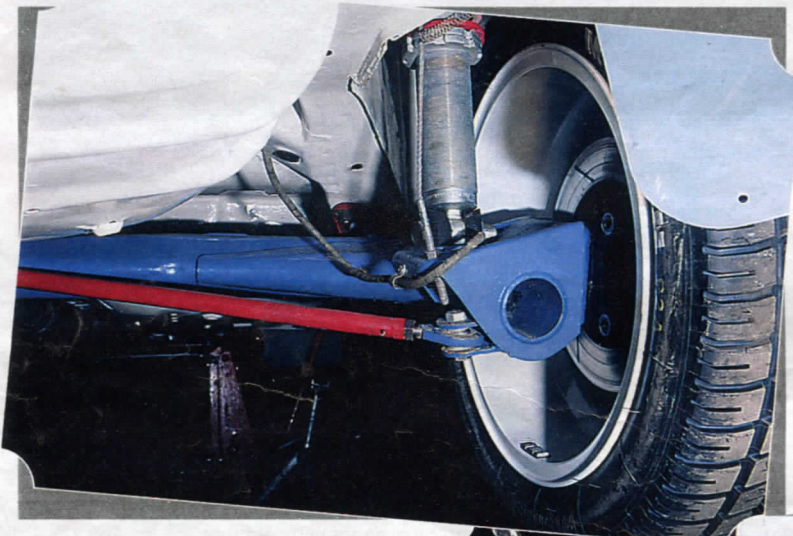
при 7800 об/мин, максимальный крутящий момент – 174,5 Н·м при 5500 об/мин. Настроенная система выпуска изготовлена из нержавеющей стали. Сцепление металлокерамическое, фирмы "Сакс". Шестиступенчатая коробка передач – с кулачковыми муфтами включения: в жестких условиях гонки они надежнее синхронизаторов и позволяют (при определенном навыке) переключаться быстрее. Схема подвески осталась неизменной, только сзади появились дополнительные элементы, увеличивающие жесткость балки. Естественно, податливых резиновых втулок не осталось и в помине – их заменили сферические шарниры. Стабилизатор поперечной устойчивости стал жестче. Конструкция передней подвески с оригинальными рычагом и растяжкой позволяет в широких пределах регулировать углы установки передних колес. Это помогает вернуть машине управляемость даже после серьезного повреждения кузова. Сварной кронштейн растяжки гораздо прочнее серийного. Корпуса передних стоек оригинальные. Амортизаторы "Бильштайн" и пружины "Айбах" имеют прочную репутацию в мировом автоспорте.

От стандартной тормозной системы вообще ничего не осталось: тормоза всюду дисковые, а передние еще и вентилируемые; передние суппорты – четырехпоршневые, задние – двухпоршневые. Главный цилиндр, шланги высокого давления со стальной оплеткой, колодки, все – продукция известнейших зарубежных

Видны регулируемая растяжка передней подвески, поворотный кулак с вентилируемым диском и четырехпоршневой скобой.

фирм. Регулятором тормозных сил "Тилтон" управляет водитель из кабины.

Автомобиль предназначен для ралли, поэтому в салоне смонтированы два сиденья "Спарко-РЕВ" с четырехточечными ремнями безопасности "Сабелт". Вместо комбинации приборов – цифровой дисплей "Штак". Рулевое колесо "Персонал" обшито замшей, площадки педалей увеличены. Кроме того, машина оснащена профессиональным штурманским оборудованием и системой пожаротушения "Спарко". Вместо



штатного топливного бака установлен резиновый пожаробезопасный 30-литровый бак фирмы АТЛ.

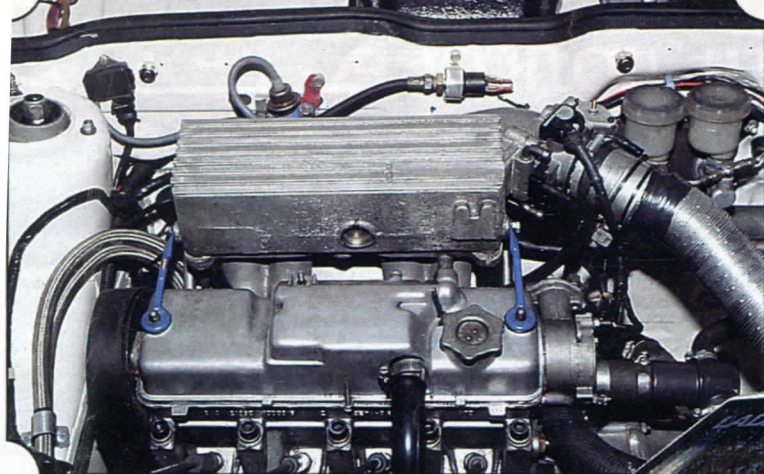
"Сплошная "фирма", – ахнет читатель. – Поди, дорого!" Что верно, то верно: автомобиль группы "А" – удовольствие дорогое. Экземпляр, о котором идет речь, стоит 43 тысячи долларов. Раллийная техника от "Лады Инжиниринг" обойдется покупателю в 35–40 тысяч в зависимости от уровня подготовки и комплектации. Автомобили для кольцевых гонок и кросса несколько дешевле. Даже беглое перечисление элементов "боевой" машины дает представление, насколько сложна постройка высококлассной спортивной техники и какими расходами это оборачивается. Ничего не поделаешь, в отличие от физкультуры, гонки – занятие для богатых.

Оборудование "Самары" дорогими импортными комплектующими вовсе не способ содрать с покупателя побольше. Тем самым повышают надежность, ходовые качества и управляемость автомобиля, то есть придают ему свойства, так необходимые на соревнованиях. Повторимся,

В гоночном автомобиле все должно быть прекрасно – даже внешний вид задней подвески.

перечисленные выше фирмы – производители комплектующих – признанные лидеры мирового рынка гоночной техники. Их изделия можно встретить на машинах именитых марок, что участвуют в чемпионатах мира и Европы.

Впрочем, мы несколько отвлеклись – пора рассказать читателям, каков на ходу ВАЗ-21083-027. Стоит запустить двигатель, как кабину заполняет ужасающий грохот. Шумит буквально все – дребезжат



Форсированный двигатель гоночной "Самары" оснащен системой распределенного впрыска топлива.

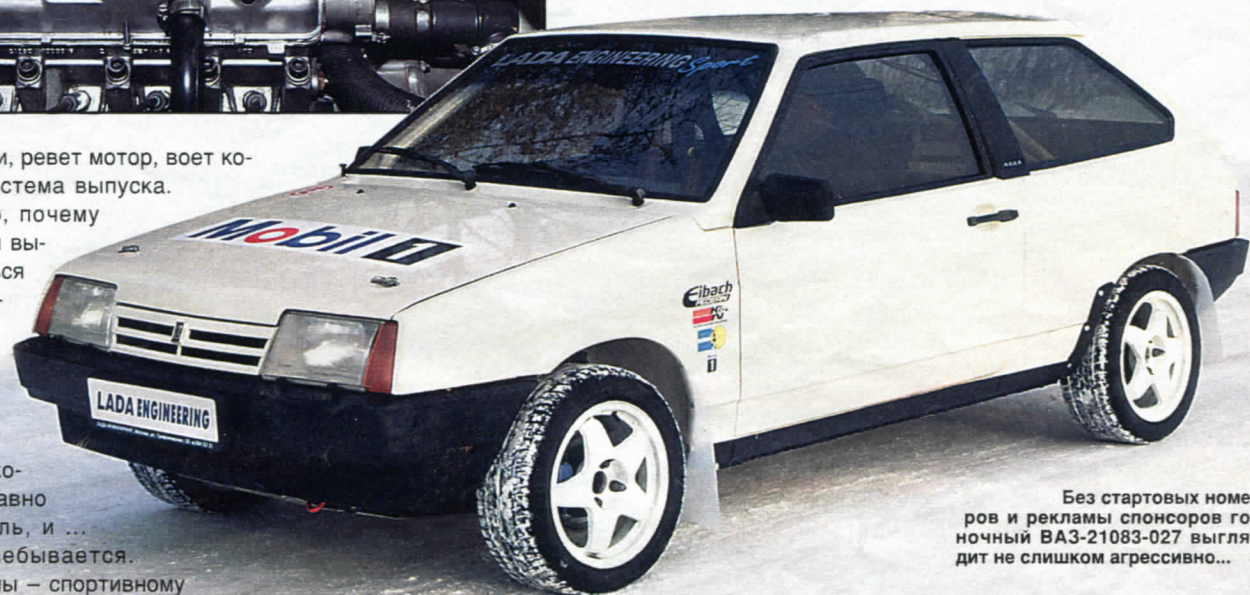
управления "боевой" машиной. Возможно, другой пилот будет искать свой вариант настройки. Поэтому, прежде чем передавать автомобиль заказчику, ему предоставляют пробную поездку, чтобы смог оценить уровень техники, проверить работу узлов и агрегатов. По результатам этого теста устраняются высказанные клиентом

железные панели, ревет мотор, воет коробка, рычит система выпуска. Теперь понятно, почему пилот и штурман вынуждены общаться с помощью переговорного устройства. Пробуем тронуться с места. Выжато сцепление, клацнула кулачковая коробка, плавно отпущена педаль, и ... двигатель захлебывается.

Прочь стереотипы – спортивному мотору нужны обороты! На тахометре 3 000, бросок педали сцепления – как припорошенная лошадь, "восьмерка" срывается с места. Ускорение потрясающее, а ведь под колесами вязкий рыхлый снег. Стрелка тахометра моментально прыгнула в красную зону (предельные обороты – 7800), скорее вторую передачу, затем третью, четвертую и далее до шестой. Все происходит так быстро, что водитель еле успевает щелкать рычагом. Дойдя до высшей передачи и опомнившись, понимаешь – скорость уже очень велика. Хорошо нет спидометра – не так страшно! Пока "восьмерка" мчит по прямой, всеми фибрами ощущаешь, сколь велика жесткость подвески. Она настроена для гравийных дорог, и, уверяем вас, ямы, кочки, трамплины ей не страшны. Во всяком случае, асфальт и брусчатку Дмитровского полигона различаешь лишь визуально – трясет всюду одинаково. Но вот уже стремительно надвигается широкая профилированная петля-вираж для разворота – в нее еще надо попасть! Дабы избежать срыва колес в скольжение на заснеженном покрытии, пилот тормозит левой ногой, почти не убирая газа. Педаль необычайно жесткая – впечатление, будто наступаешь на кирпич. Машина послушно сбрасывает скорость – причем здесь регулятором тормозных сил задействованы задние колеса. Клац, клац,

клац – третья передача – и автомобиль прописывает вираж. Снова полный газ и интенсивный разгон.

Все это, в общем, эмоции – рассказ для человека, привыкшего к обычным серийным автомобилям. Серьезные же спортсмены настраивают машину каждый "под себя". Данный экземпляр сделан для гонщика "Лады Инжиниринг" Аркадия Кузнецова. Все, от расположения сиденья и органов управления до настройки тормозов, приспособлено под конкретного спортсмена. Учитываются как его антропометрические данные (рост, вес, пропорции), так и индивидуальные особенности



Без стартовых номеров и рекламы спонсоров гоночный VAZ-21083-027 выглядит не слишком агрессивно...

недостатки, и только тогда гоночная машина обретает хозяина.

Не тайна, что "восьмерка" по мировым меркам далеко не шедевр. Но на гоночных трассах внутри страны она остается самым массовым автомобилем – зарубежные-то куда дороже. Пока в "Инжиниринге" готовят VAZ-2108. Но на очереди тюнинг зарубежных моделей, с которыми вы скоро познакомитесь на страницах "За рулем".

Вадим КРЮЧКОВ,
Игорь ТВЕРДУНОВ
Фото Владимира Князева

Редакция благодарит фирму "Лада Инжиниринг" за предоставленный автомобиль.

Как видите, корпуса передних стоек отличаются от серийных. На автомобиль их устанавливают вместе с пружинами и амортизаторами зарубежного производства.

