

Гонка Жи

Зачем я опять вывел на старт серии Moscow Classic Grand Prix эту белую «единичку», подготовленную компанией Next Motorsport? Потому что я ей нужен — для того чтобы она поехала действительно быстро.

Владимир МЕЛЬНИКОВ
Фото Андрея КЛЕЩЕВА и организаторов Moscow Classic Grand Prix



Ровно год назад я был у нее первым. Мы мчали ее дебютные километры трек-дней, настраивали шасси, боролась с избыточной поворачиваемостью, обогнали неспешные Porsche и BMW и получали удовольствие от процесса. Сразу стало ясно, что с другими гоночными олдтаймерами у этих Жигулей нет ничего общего. Если заезд на Москвиче (АР №13, 2016) был похож на совместную пробежку с дедушкой, у которого вот-вот откажет сердце, а Волга (АР №15–16, 2016) управлялась как китайский кипак на этапе доводочных испытаний, то ВАЗ-2101 — огни! Мотор крутится до 8000 об/мин, тормоза неутомимы, температура охлаждающей жидкости и давление масла в норме. Работает круг за кругом в предельном темпе, словно на современном автомобиле. Только процесс гораздо увлека-

тельнее. В поле зрения вертикальное лобовое стекло с маленькими усамми щеток, форточки с хромированными рамками, жигулевская передняя панель с ползунками отопителя — и лишь щиток приборов заменен на гоночный дисплей. За большим спортивным рулем эргономика немногим лучше, чем у обычной «классики». А на дорожных шинах Cordiant Sport (гоночные покрышки в серии Moscow Classic Grand Prix под запретом) думать и делать надо очень много: постоянные подруливания, аккуратная работа педалями, перегазовки и борьба с коробкой передач. Последнее, пожалуй, стало главной неожиданностью, ведь у Жигулей традиционно отличный механизм переключения, но здоровенная мачта нестандартного рычага сильно увеличила ход и снизила точность.

Забавно, что в паузах приходилось чистить салон от... песка. Нет, это не из меня сыплется — просто остаточный эффект пескоструйной обработки кузова. Все-таки автомобиль 1973 года перед превращением в гоночный нужно было очистить от щедрого слоя антикоррозийной мастики. Кстати, ни один кузовной элемент не был заменен: здесь даже решетке радиатора и вазовской эмблеме 44 года!

Прошлой осенью мы без единой технической проблемы добрались до квалификации, где должны были оказаться в первой пятёрке, но мотор не выдержал: лопнул коленвал. Теперь вместо солнца — холод, небо цвета асфальта и дождь, который идет уже вторые сутки. Это плохо. Если на сухой трассе Жигули вполне конкурентоспособны и на предыдущем этапе известный в прошлом кольцевик Алексей Павловский привел их на третье место в 1600-кубовом классе, то «мокрых» настроек у машины пока нет.

Обидно. Ведь вместо прежних 130 «лошадок» мотор развивает теперь 149 л.с. при 7400 об/мин — на одном карбюраторе Озон, в котором можно только играть с жиклерами, но диаметр диффузоров должен оставаться стандартным. Вообще, довольно строгий регламент класса Жигули-1600 требует серьезного инженерного подхода — и, конечно, бюджета. Думаете, что гоночную «классику» можно сделать тысяч за 600? Тогда вы стабильно и уверенно будете катить в самом хвосте. А если хотите бороться в лидирующей группе, готовьте полтора миллиона.

Сборка и настройка двигателя потянут тысяч на триста, оригинальные пружины и хорошие амортизаторы — еще на полторы сотни. Но на фоне технического беспредела в зачете Жигули+, где гоняют на «классике» с моторами 1.9 мощностью 230 л.с., все здесь выглядит почти стандартно. Особенно тормоза, в которых заменены только колодки и ориентация контуров: вместо диагональной они разделены по осям.

Изменился за год и сам турнир Moscow Classic Grand Prix. Он, если хотите, ожигулился. Новых гоночных Москвичей так и не появилось, Волги все прежние, разве что компания «Старое Время» выкатила пару спортивных «двадцать первых» с моторами ЗМЗ-409. Иномарок стало меньше, а вот Жигули множатся. У «классики» сейчас вообще ренессанс: зимой все парковки и площадки забиты дрейфовыми корчами, летом — МСГР и хипстеры на заниженных «единичках» и «пятёрках». Но кольцевые гонки на олдтаймерах по-прежнему остаются самыми доступными в стране очными состязаниями. За двадцать тысяч рублей стартового взноса вы получаете почти два часа времени на трек, а взять Жигули в аренду на этап можно за сто тысяч. И вы оказываетесь почти трех десятков автомобилей. Это еще и самые массовые гонки в стране!

Мне это было видно особенно хорошо, потому что стартовал я на задворках, — в дождь машина отказывалась поворачивать и надолго зависала в за-



Жигули — это самый массовый автомобиль в МСГР: три десятка машин на старте! Чтобы рассмотреть мой «балид», фотографировать нужно с другого края прямой

носах. Расстояние до стартового светофора казалось длиннее, чем конвейерная жизнь Жигулей, я вообще не хотел ехать, но настроение мне исправили вы, наши читатели. Спасибо тем, кто пришел в тот дождливый день посмотреть и поболеть за нас с «единичкой»!

На погасшие красные огни стартового светофора многие гонщики передо мной отреагировали странно: они остались на месте. С ходу промчав мимо пяти машин, я удачно проскользил первую связку поворотов и к середине круга начал отчетливо видеть лидеров. Мне помогли отличный мотор, слабоеумие и отвага! В первых ходовых поворотах я просто отправлял Жигули в скольжение, используя всю ширину трассы.

Но в дальней закрученной секции был невероятно медлителен: чтобы машина поворачивала, мне приходилось буквально останавливаться — и я собирал за собой паровоз из пяти-шести автомобилей. Попробуйте обогнать! Представляю, как меня называли топтавшие на месте преследователи, но я делал невозможными любые попытки атаки, а потом появлялась спасительная прямая — и я уезжал. Прорваться удалось только чемпиону СССР 1985 года украинцу Леониду Протасову, потому что я снова споткнулся о рычаг переключения передач и не попал в третью.

К счастью, кран над Moscow Raceway перекрыли, и к старту второй гонки асфальт высох окончательно. Наконец-то я почувствовал то, за чем приехал. Машина летела, я старался ей в этом помогать, много работал, нагружал шины Кама Евро-129, которые показали себя на удивление неплохо, и за первый

Владислав Шевель из Москвы запомнился не только одним из самых красивых автомобилей, но и убедительным результатом: он смог прервать череду побед Михаила Засадыча в классе Жигули+



Дверной проем узкий, между высоким уступом сиденья и крупным рулем едва можно протиснуться, а сидеть приходится с сильно согнутыми ногами. На центральном тоннеле распределительный ящик с предохранителями и клавишами. Нарощенный рычаг переключения передач неудобен

Объем мотора — 1600 см³, коленвал от Нивы, распредвал сделан по чертежам компании Next Motorsport, кованые поршни тольяттинской фирмы СТИ, шатуны серийные, карбюратор Озон со стандартными диффузорами, бесконтактное зажигание и 150 л.с. на стенде!



Под капотом гоночных «21-х» Волг практически стандартный мотор ЗМЗ-409, но карбюраторный, с коллектором от 406-го двигателя. Коробка передач от ГАЗ-24, задний мост и передняя подвеска штатные, заменены только амортизаторы. Передние тормоза — дисковые от Соболя. Снаряженная масса автомобиля — 1350 кг

круг обогнал около десятка соперников. Впереди мчал Александр Нуждин на «единичке», ливрея которой в точности повторяла мою! Точнее, наоборот, ведь красная, синяя и голубая линии украшали гоночные автомобили сборной СССР на рубеже 70–80-х годов, когда Александр Михайлович стал обладателем Кубка дружбы соцстран. Правда, сейчас у Нуждина двухлитровый мотор и едет он явно веселее моего, однако в повороты тольяттинский ветеран заезжает с запасом. А я нет! Одна успешная атака, затем на прямой Нуждин снова выходит вперед, но я пристраиваюсь, караулю половину круга и ныряю внутрь на торможении перед хитрой «эской» — это был один из самых ярких обменов в моей спортивной карьере! Жаль, двигатель на Жигулях Нуждина не выдержал — и остаток гонки я мчал в одиночестве, отмечая, что разрыв с лидерами, в числе которых был и масти-

тый Владимир Черевань, практически не увеличивается. Дядя Вове по лучшему времени круга я уступил 0,4 секунды, но орловский ветеран ехал на заметно более цепких шинах Falken.

Итоговое четвертое место считается самым обидным, однако я был по-настоящему доволен. Ведь МСГР мне нравится именно за то, что здесь отлично понимаешь: ты нужен этому автомобилю, чтобы он поехал быстро. За тебя ничего не сделает электроника, твою ошибку не компенсирует мотор, а включение пониженной без перегазовки рано или поздно приведет к заносу. Плюс высокая конкуренция среди Жигулей — это как раз то, чего мне не хватало в заездах Волг и Москвичей, где из-за чрезмерного дробления на классы результат зачастую предопределен еще до старта.

Первого октября на трассе Moscow Raceway пройдет финальный этап ретрогонок. Может, попробовать «формулу»? ©

В следующем выпуске Авторевю

Hyundai Creta,
SsangYong Tivoli
и Chery Tiggo



В продаже с 11 сентября 2017 года