



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 7



ВАЗ-2121 «НИВА» РАЛЛИ «ПАРИЖ–ДАКАР»

НОВОГОДНИЙ МАРАФОН
В ЖЕСТКОЙ БОРЬБЕ
ФРАНЦУЗСКИЙ ПАРТНЕР

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Спорт» № 7, 2020

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

По любым вопросам, связанным с использованием каких-либо объектов интеллектуальной собственности для данного выпуска издания, если вы считаете себя или являетесь правообладателем таких объектов, обращайтесь к нам по адресу: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк», 220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123,

тел./факс: +375 17 324-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 5000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © HDRI from hdrihaven.com (Author: Sergej Majboroda); стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 5, 11, 13 (низ) © AP/TACC; стр. 3, 4, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 6, 7, 12, 13 © Vostock Photo

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Алексей Радованов

Дата печати (производства): 26.02.2020

Дата выхода в России 15.03.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



Появление в Европе автомобиля ВАЗ-2121 (Lada Niva) по времени совпало с зарождением дисциплины автомобильного спорта — ралли-рейдов. Первыми «Ниву» вывели на эти соревнования не советские, а французские гонщики. В 1981–1983 годах на ралли «Париж–Дакар» экипажам, стартовавшим на «Нивах», доставались призовые места.

Новый проект

Для мирового рынка 70-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» (*Rallye Abidjan-Nice*) в песках сбился с пути французский мотогощик 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 поддерживали 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*. Один экипаж даже рискнул стартовать на олдтаймере *Renault KZ* 1926 года выпуска. Это был аналог тех машин, что в 20-е годы поставлялись для московского такси. Только у нас были автомобили с кузовом «ландо-лимузин», а здесь с четырехдверным кузовом «фазтон». В первом ралли ретро-автомобиль дошел до финиша на 71-м месте, но во втором сошел с дистанции.

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 спросить 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, грунтовыми дорогам и пересеченной местности. Единственный европейский этап проходил во Франции — от Парижа до порта Сет на Средиземном море. Затем машины



Автомобиль Lada Niva экипажа Адре Тросса/Пьер Ришар на ралли «Париж–Дакар» (1981 год)



Экипаж Жан-Клод Бриавуан/Катрин Плесси на ралли «Париж–Тунис» (1981 год)

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

Все начиналось хорошо — Бриавуан и Клерисс выиграли первое место во французском прологе ралли, победили на первом

В первых ралли «Париж–Дакар» участники преодолевали 10 тыс. км по пустыне, грунтовыми 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.

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*.

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 прошлого года «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 соревнованияросло — 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 тюнинг-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. Четырехступенчатую коробку передач, в соответствии с крутящим моментом нового двигателя, заменили

пятиступенчатой (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.

«Ниву» дорабатывали, снижая массу, повышая мощность двигателя и выносливость ходовой части



Автомобиль «Нива» на трассе ралли «Париж–Дакар» (1994 год)



Бивуак (стоянка) на ралли «Париж–Дакар» в Африке (1984 год)

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 дозаврались, 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 восьмицилиндровом *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 тя-

желый *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



Французские гонщики Мишель Сарду и Жан-Пьер Жабуй со своим автомобилем Lada Niva на ралли «Париж-Дакар» (1984 год)

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

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 Трос-

ченный в протоколе как Lada 469: это был УАЗ, а ехали на нем итальянцы. Известно имя пилота — Франческо Стачино. Ничего удивительного: тогда в Италии ульяновские джипы пользовались популярностью. На трассе произошел инцидент, привлекавший внимание общественности. 9 января в пустыне бесследно исчез полноприводной универсал Peugeot 504 Dangel со старто-

К зиме 1982–1983 годов Жак Пок решил установить французский двигатель вместо доработанного мотора ВАЗа

привода — фикция, только формула 4×4 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

са и Ришар. Но теперь они представляли не себя, а фирму Жака Пок.

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 Витс) — бельгийским. На «Ниве» под номером 180 стартовали две француженки — Мартина де Кортанз и Маргарет Ордантз. Особый интерес представлял автомобиль под номером 193, поме-

вым номером 178. В машине находились двое граждан Франции: девушка-пилот Анна Шарлотта Вернье и механик Жаки Гарньер. Сенсацию вызвало имя штурмана: им оказался англичанин Марк Тэтчер, сын премьер-министра Великобритании Маргарет Тэтчер. Срочно были организованы поиски, что предотвратило трагедию. Через несколько дней неисправный автомобиль

Продолжение на стр. 10



**ВАЗ-2121 «НИВА»
РАЛЛИ «ПАРИЖ–ДАКАР»**





и троих членов экипажа в 50 км от трассы нашел спасательный вертолет. На первых же этапах при плохой видимости Бриавуан с Делиэром проиграли лидерам 20 мин, но резко начали их отыгрывать. Не-

ные, точно знали, как и с какой скоростью проходить каждый отрезок. Преследовать братьев Марре принялись три экипажа на внедорожниках трех самых популярных марок тогдашнего «Дакара». Пер-

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».

В 80-х годах появились спорт-прототипы группы ТЗ — спроектированные с нуля мощные внедорожники

ожиданно в лидеры вырвался экзотический экипаж братьев Клода и Бернара Марре с номером 150. Они представляли концерн *Renault*, но машина была «самоделкой»: кузов от массового пятидверного 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 выбрали правильное направление там, где ошибались все осталь-

вым 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 Marre* отказал масляный насос — казалось бы, катастрофическая для двигателя неисправность. Бриавуан и Делиэр трижды прокалывали

Французское сердце

К зиме 1982–1983 годов Пок готовил новинку. Он решил 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



Автомобиль «Нива» российской команды во время гонки «Париж–Дакар» на трассе ралли в Мавритании (1994 год)

Морея 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 Морея 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!



Lada Niva во время ралли «Париж–Алжир–Дакар» (1986 год)

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 до-



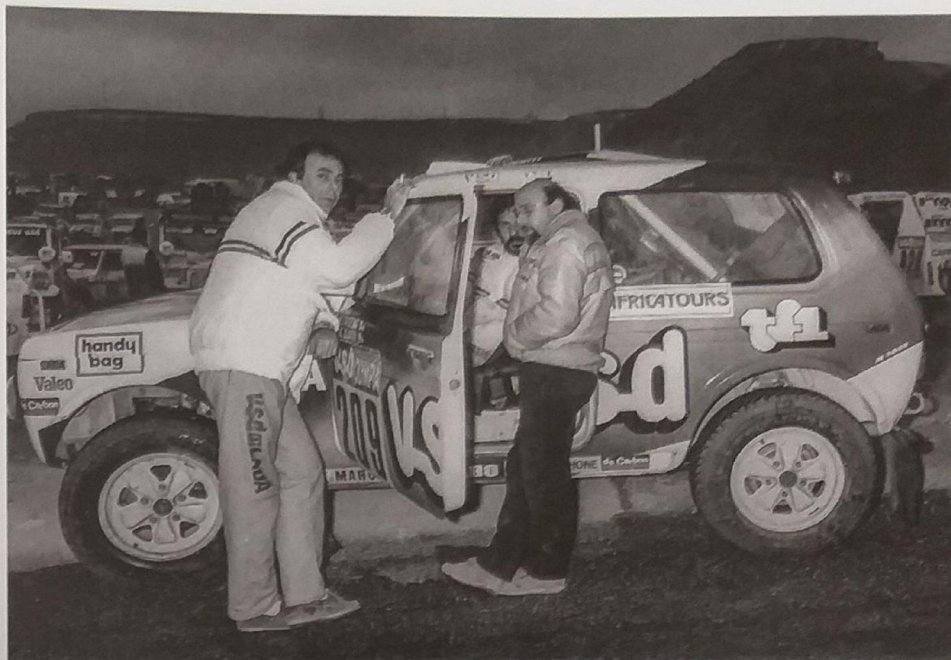
Lada Niva во время ралли «Париж–Алжир–Дакар» (1986 год)



казали. 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 ТЗ: *Porsche, Peugeot* и другие — спроектированные «с нуля» мощнейшие боевые внедорожники, отдаленно напоминавшие гражданские легковые автомобили. Никакая подготовка «Ниву»



Lada Niva во время ралли «Париж–Алжир–Дакар» (1985 год)

не спасала. Пок отреагировал вовремя, разработав и построив уникальный прототип «Лада-Самара ТЗ», ни в чем не уступавший новым соперникам. Машина вышла очень дорогой для Пока, но часть финансирования

взял на себя «Автоэкспорт». Распад СССР обвалил все: помощь «Автоэкспорта», продажи «Лады» во Франции, процветавший бизнес Пока и начинавшуюся карьеру «Самары» в ралли-рейдах.

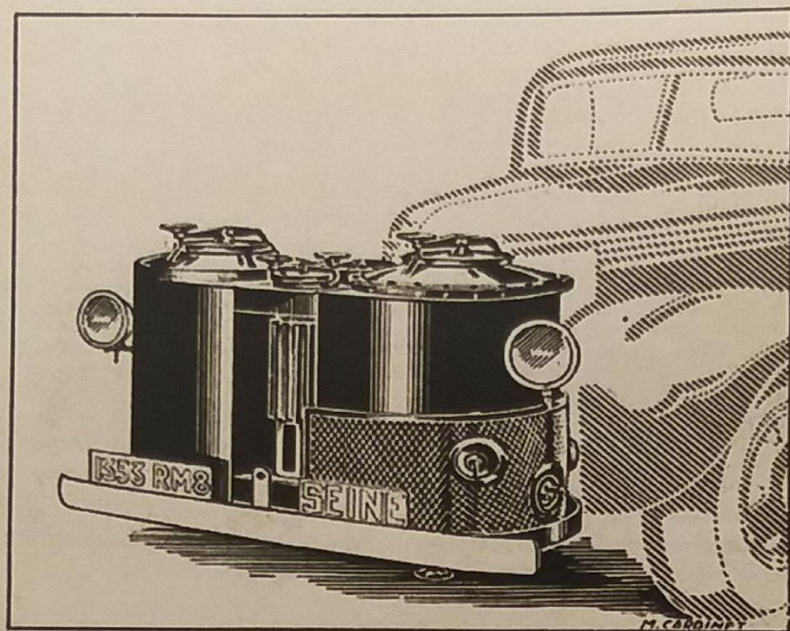


Автомобили Lada Niva на старте одного из этапов ралли «Париж–Дакар» 1983 года. На первом плане — машина Мартины де Кортанз и Анны-Марии де Белябр

FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTIONS D'EURE-ET-LOIR

GAZOGÈNES FACEL

(Licence B.B.K.)



ÉTABLISSEMENTS JACQUES POCH
DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
31-33, Avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE
R. C. Seine 695.756 Tél. MAILLOT 56-82

Двадцать лет сотрудничества

Долгие годы партнером «Автоэкспорта» во Франции был бизнесмен Жак Пок. Он продавал автомобили с 30-х годов, после Второй мировой войны занялся машинами, выпущенными в Чехословакии, а с 1966 по 1992 год торговал во Франции советскими автомобилями.

Жак Пок родился в Париже в июле 1912 года. Его отец владел лесозаготовкой около Ле-Мана. Там 11-летний Жак увидел первую 24-часовую гонку 1923 года. Получив среднее образование, Пок в 1930 году пошел работать продавцом в парижский автосалон, предлагавший автомобили *Panhard*, *Hotchkiss*, *Talbot*, *Citroen*. В течение восьми лет он учился продавать автомобили, налаживать связи с партнерами, общаться с клиентами. Наконец, Пок открыл собственное дело — автосалон с мастерской в Париже. Коммерческий успех пришел к Поку во время Второй мировой войны и нацистской

оккупации Франции. Жак сначала продавал автомобильные газогенераторы, например производства фирмы *Facel*, затем ставил их на машины, открыл прокат газогенераторных автомобилей. Спрос оказался высоким, так как в войну бензин был дефицитом. В период оккупации Пок открыл второй автосалон в Париже.

После войны Пока не преследовали за сотрудничество с оккупантами, но бизнес оказался под угрозой — спрос на газогенераторы сошел на нет. Зато среди разоренного войной населения росла популярность самых дешевых автомобилей и мотоциклов.

Реклама газогенераторов Жака Пока времен Второй мировой войны

Пок считал приемлемыми по цене машины из Чехословакии — мотоциклы *Jawa*, автомобили *Aero-Minor*, *Skoda*, *Tatra*. В 1949 году он дебютировал на гонках в Ле-Мане за рулем спортивного автомобиля *Aero-Minor*, микролитражки с двигателем рабочим объемом 750 см. Он занял последнее место, но выдержал 24-часовую гонку и финишировал без происшествий. В 50-х годах Пок участвовал в гонках и ралли на французских машинах *Panhard* и *Peugeot*.

После войны во Франции ввели квоты на импорт автомобилей — в год запрещалось продавать более 150 экз. одной марки. Пок, помимо машин из Чехословакии, продавал немецкие автомобили малого и среднего класса — *Hansa*, *Borgward*, *Glas*. Из французских моделей он предлагал в основном *Facel Vega*. Бывший изготовитель газогенераторов и старый партнер Пока выпускал дорогие модели с американскими восьмицилиндровыми двигателями, и только в начале 60-х годов у него появилась «бюджетная» модель с 1,8-литровым мотором *Volvo*. В 1958 году квоту отменили, что позволило Поку резко увеличить объемы продаж чехословацких малолитражек *Skoda*. Тогда основными моделями были седаны и универсалы классической компоновки *Octavia*, выполненные на их базе родстеры и купе *Felicia*.

Середина 60-х годов ознаменовалась оживлением научно-технического сотрудничества СССР и Франции. Советский Союз посетил президент Франции генерал Шарль де Голль, делегация Министерства автомобильной промышленности СССР отправилась на французские заводы изучать производство грузовиков, автобусов, автомобилей повышенной проходимости, в частности приборов автотракторного электрооборудования. В то же время коллектив МЗМА во главе с А. Ф. Андроновым представил на внутреннем и международном рынке новый «Москвич-408», способный конкурировать с европейскими малолитражками. Пок рискнул расширить ассортимент за счет московских седанов и универсалов, ведь «Москвич» по всем параметрам превосходил чехословацкую заднемоторную новинку *Skoda 1000MB* и, соответственно, стоил дороже. Есть легенда, будто накануне старта марафона «Лондон–Сидней» Пок обещал капитану советской команды Александру Ипатенко загрузить багажник бутылками французского коньяка, если хоть один «Москвич» дойдет до финиша. В мара-



Раллийная команда Жака Пока с автомобилями Lada Niva перед стартом одного из ралли-рейдов

фоне успешно финишировали все экипажи на «Москвичах», но Пок так и не сдержал обещания.

В 1972 году Пок подписал с «Автоэкспортом» контракт на поставку во Францию «Лады». Желая приобрести качественный и недорогой «клон» FIAT-124 хватало. Преимущество перед «Москвичом» и Škoda состояло в том, что обслуживанием и ремонтом «Лады» занимались автосервисы, специализировавшиеся на машинах FIAT. А комфортабельный автомобиль повышенной проходимости Lada Niva открывал Поку новую целевую аудиторию.

В это время начались знаменитые марафоны «Париж–Дакар», ралли в пустынях Алжира и Туниса. Пок по полной программе использовал их для рекламы «Нивы», правда, боевые экипажи с каждым годом все сильнее отличались от базовой модели, превращаясь в спортивные прототипы группы ТЗ, допускавшей любую, даже

полную реконструкцию автомобиля. В это время вместе с Жаком фирмой управлял его сын Жан-Жак. В 1978 году, к 40-летию своего бизнеса, отец и сын Пок открыли новый офис площадью 10 тыс. м². В Эльзасе работал технический центр, занимавшийся доработкой (тюнингом) автомобилей из Тольятти. Всего Пок контролировал 350 магазинов, продававших «Лады». Последним проектом семейной фирмы Пока стал спорт-прототип «Лада Самара ТЗ». От ВАЗ-2108 в этой машине остались только световые приборы, ручки дверей и ветровое стекло. Машина представляла собой спортивный Porsche с установленным сзади 3,6–3,8-литровым оппозитным двигателем воздушного охлаждения, полным приводом, пространственной рамой, оригинальной ходовой частью. Четыре изготовленных автомобиля прошли «Париж–Дакар», ралли в Африке и на юге Европы, а закончили век в руках российских гонщиков команды ВАЗа.



Жак Пок

1938 год

Открыл первый собственный автосалон в Париже.

1949 год

Дебютировал в Ле-Мане в качестве автогонщика.

1950–1965 годы

Продает автомобили производства Чехословакии.

1966 год

Начал сотрудничать с «Автоэкспортом», продавая во Франции «Москвичи».

1972 год

Открыл продажи автомобилей «Лада» во Франции.

1980 год

Подготовил первую «Ниву» для ралли «Париж–Дакар».

1990 год

На трассы вышел автомобиль «Лада Самара ТЗ», созданный по инициативе Жака Пока.



В 1992 году, когда распад СССР грозил прекращением поставок «Лады», Пок продал всю рассчитанную на советские автомобили инфраструктуру своей фирмы «АвтоВАЗу», и на ее основе возникла новая компания Lada France. Всего за годы своей деятельности Жак Пок реализовал более 200 тыс. экз. автомобилей «Москвич» и ВАЗ.

Технический центр по продаже и обслуживанию автомобилей Жака Пока (80-е годы)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ™
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ
ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ
РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ
ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ
ПРОСТАЯ СБОРКА
МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

«МИЛИЦИЯ СССР» №6
ГАЗ-24 «ВОЛГА»
ОЛИМПИЙСКАЯ

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
00007
9 772071 095049