

Drift & Drive

Олег ПАСТЕГАЕВ
Фото автора



Открываю стенограмму и сразу же ее закрываю: мало того что она на немецком, так еще на десять поворотов — в лучшем случае по одному прямыку, да и тот — от силы сорок метров. А длина допа — девять километров... Уж лучше ехать даже не «с листа», а с натуры — благо я уже в очередной раз успел поверить, что Mitsubishi Evolution X останется мне подвластен, даже если всю трассу придется скользить, переключая машину из одного заноса в другой.

Так и есть. Трассу я прошел трижды — и не зацепил ни одного сугроба! Вот только под конец в этом лабиринте снежных отвалов начала кружиться голова.

Мне-то казалось, что за время работы в Авторевию я уже посетил все школы зимнего вождения, побывал на всех полярных и заполярных полигонах Скандинавии. Ан нет: появляются новые трассы и школы, которые обычно организуют бывшие или действующие спортсмены. Например, Уве Ниттель два года

назад занимал первые места в группе N на этапах раллийного чемпионата мира, а сейчас руководит школой зимнего вождения Mitsubishi. Он уверяет, что такого количества ледяных серпантинных не может предложить ни одна из скандинавских школ. Даже работающий на соседнем озере Юха Канккунен! Впрочем, у Канккунена и специфика

иная — VIP-клиенты, дорогие Bentley...

К счастью, в школе Ниттеля нет никаких нудных лекций: с утра до вечера только практика — и так два дня подряд. А сколько у ребят на складе бамперов? Ни одного! Хитрость в том, что «эволюции» здесь словно в латах: обшиты по кругу силовой металлической защитой — как машин-

ки в парке аттракционов. Не будь такой защиты, после лобового тарана метрового сугроба (я это с ужасом наблюдал с правого сиденья) пришлось бы менять не только бампер, но и радиатор. А тут — подъезжает Ражеро, вытягивает тебя тросом — и счастливо-го пути.

Меня, слава богу, не вытягивали, потому как с главным алгоритмом управления «эволюцией» я знаком уже неплохо. Перед любым закрытым поворотом сначала выставляешь машину боком, а затем оцениваешь ситуацию на выходе. Если поворот «раскрывается», то выравниваешь машину рулем — газ, газ, газ! — и с ускорением из него выходишь. Если поворот круче, то надо поиграть акселератором с повернутым внутрь рулем. А если вираж «докручивается», то лучше коротко притопнуть по тормозу — и миллиардным шаром войти в лузу между метровыми сугробами. Блаженство!

Конечно, если автомобиль «обут» в подходящие шины. Собственно, ради знакомства с ними я сюда и приехал. Понятно, что на обычных «гражданских» шипах такой езды не вышло бы. Но и с «боевыми» шипами не все гладко: они быстро прогрызут во льду колеи. Уве со товарищи нашел выход из положения в виде изготовленных на заказ шин Kumho KW19 (225/40 R18). От стандартных они отличаются отсутствием мелких прорезей-ламелей, увеличенным числом шипов и их вылетом — 3 мм вместо 1,2. Шины очень хорошо держат на льду, но с появлением снега «всплывают», и зацеп ухудшается. И это, кстати, внесло коррективы в манеру вальсирования среди сугробов. Ведь если на стандартных зимних шинах получится быстрее, если цепляться за снежок вблизи сугробов, то здесь, наоборот, на снег лучше не наступать.

А может, есть другие тонкости? Попрошу-ка я Уве сесть за

руль, а сам займу место штурмана. Уве задачу понял верно — и помчал, комментируя свои действия:

— Скольжения боком эффективны, но не эффективны — на них много теряешь. Даже в короткой S-образной связке лучше стабилизировать автомобиль, чуть разогнаться, а в следующий поворот заходить на торможении. Смотри, как легко автомобиль ввинчивается внутрь при торможении! Тормозить не обязательно левой, можешь и правой ногой.

Слова Уве были подкреплены двумя-тремя секундами с круга. Значит, мне будет чем заняться, когда он уйдет к другим ученикам: одновременно на длинных трассах — до десяти машин!

А всего в школе двадцать десятых «эволюций». Понятно, что обслуживать такое хозяйство накладно и хлопотно. Только на бензин (в Финляндии — по полтора евро за литр), по моим прикидкам, в день уходит по сто евро на машину (средний расход в «боевом» режиме — около 30 л/100 км, бака на день занятий не хватает). Так что цены трехдневного курса кусаются: 3100 евро, если на двоих выделяется одна машина, и 5500 евро для тех, кто предпочтет персональный Evolution X. Правда, в цену входит проживание, питание, баня и даже путешествие на снегоходах в деревню Санта-Клауса. Но главное, конечно, два дня чистого драйва.

Я, кстати, поинтересовался расценками в других финских школах: примерно тот же уровень. Например, четырехдневные курсы Audi (S4 или S5) обойдутся в 4100 евро при схожей программе. Есть подобные школы и в России, причем их услуги стоят дешевле. Скажем, за час индивидуальных занятий в академии Driving Art — пусть не на десятой, а на девятой «эволюции» — просят 7500 рублей. Хотя и трассы, и защита автомобилей попоше. □

Специально для зимней программы подготовлено 20 автомобилей Mitsubishi Evolution X: передний бампер защищает силовой металлический «гриль», сваренный воедино с защитой картера двигателя, штатные пороги заменены на цельнометаллические, задний бампер обрезан

Для езды по ледяным трассам все «эволюции» «обуты» в изготовленные на заказ шины Kumho KW19, в каждой — 156 шипов с вылетом 3 мм, а чтобы длинные шипы лучше держались в протекторе, он лишен мелких прорезей-ламелей

