

Джанни Кансельери, Чезаре ДеАгостини, Мартин Шрёдер

АУТО УНИОН (Большие Гонки 1934-1939)

Перевод и редакция:
Алексей Гесс ([Hess](#))
Вадим Русов ([Nelson01](#))

Как бы ни было удивительно, гоночная история фирмы AUTO UNION 1934-1939 гг. до сих пор еще не была написана.

Однако этот факт легко объяснить: завод-изготовитель и его гоночное подразделение находятся на территории сегодняшней ГДР, архив фирмы, если он есть, недоступен, гоночные автомобили пропали, по крайней мере, до появления настоящей книги. Оно, по счастливой случайности, в конце 1979 года совпало с презентацией единственного до сих пор сохранившегося на ходу автомобиля AUTO UNION.

Эта книга приоткрывает дверцу в историю автоспорта тридцатых годов. Авторы нашли и опросили немногих еще живых участников этих событий. Кроме того, они просмотрели сотни документов и библиографических источников и переработали их в форму информативного и напряженного фактического обзора. Иллюстративный материал содержит многие до сих пор не публиковавшиеся фотографии и копии. Книга является единственным в своем роде "срезом" эпохи с ее иллюзиями и драмами: соперничество гонщиков и заводских команд, настоящие вызовы талантам и технически противоположные концепции, охота за рекордными скоростями, способность дойти до границы максимального риска и перейти ее, сверкающий и грохочущий мир автодромов на трех континентах, победы, поражения, политические подоплеку, страсть к приключениям, слава и смерть перед публикой уже приговоренной между тем Европы. В истории автогонок шесть лет перед второй мировой войной составляют одну из наиболее захватывающих глав.

AUTO UNION – новичок автомобильного мира – возник в результате слияния саксонских фирм Audi, DKW, Horch и Wanderer, которые в период с 1928 по 1932 годы объединились под знаком 4-х колец, чтобы преодолеть мировой экономический кризис. Для придания новой марке мировой известности, молодая фирма решает принять участие в гонках Гран-при. Располагая сконструированным Фердинандом Порше автомобилем Гран-при, она тем самым становится единственным серьезным соперником Mercedes. AUTO UNION добилась победы примерно в половине гонок, в которых стартовала. Затем война прервала всяческую активность в этом направлении. Полная славы гоночная история AUTO UNION принадлежит 1934 - 1939 годам, которые видели ее рождение, расцвет и конец – но не упадок. Война уже началась, когда 3 сентября 1939 года AUTO UNION одержала последнюю победу в Белграде. Последнюю, потому что после того дня гонки уже не могли оставаться прежними.

Авторы:

Джанни Кансельери. 46 лет. Журналист. Ответственный за моторные виды спорта редактор миланского ежедневника "La Gazzetta dello Sport". Ранее работал в "La Gazzetta di Mantova", "Il Resto del Carlino", "Autosprint", "Auto-Mark3", а также главным редактором специализированного журнала "Automondo".

Чезаре де Агостини. 39 лет. Журналист. Редактор ежедневной газеты "La Gazzetta di Mantova" и сотрудник многочисленных журналов. Автор книг "Antonio e Alberto Ascari", издательство L'Editrice dell'Automobile, Рим, 1968 год (окончательный набор избранного

Premio Bancarella Sport 1969 г.), "Anime e Motori", CITEM Mantua, 1969, "L'antilegenda di Nuvolari", издательство Sperling & Kupferl, Милан 1972.

Мартин Шредер. 44 года, владелец одного из крупнейших архивов AUTO UNION. Кроме того, принимал значительное участие в реставрации 12-цилиндрового автомобиля типа D. Шредер написал подробную документацию о новом открытии 12-цилиндровика, которая была опубликована международной автоспортивной прессой в 1979 году. С помощью не публиковавшихся до сих пор документов из этого архива немецкое издание смогло существенно расшириться и исторически усилиться.

Прим. пер.: исправленные редакцией опечатки мы корректировали прямо при переводе – А.Г., В.Р.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Роберт Эберан-Эберхорст

Вена, март 1979 г.

Автомобильный спорт так же стар, как и сам автомобиль, и не потерял до сегодняшних дней ничего из своей привлекательности, хотя часто и поспешно называется умершим. Это в особенности справедливо для классического спорта "Гран-при Формулы-1", который до сих пор не только притягивает самые большие количества зрителей и стоит самых больших денег, но и приносит победителям самую большую славу и эти самые большие деньги.

Постройка гоночных автомобилей Гран-при должна постоянно идти своими собственными путями, определяемыми регламентом и стремлением достичь максимальной скорости и мощности. Она давно перестала быть непосредственным учителем и вдохновителем конструкторов обычных автомобилей. Борьба за сотые доли секунды, постоянно на границе физического возможного, выигрывается или проигрывается круг за кругом, при каждом отдельно взятом разгоне, в каждом повороте, на каждой скоростной трассе, в каждом торможении. Соблюдение баланса при удовлетворении часто противоречащих друг другу требований, касающихся конструкции и, конечно, абсолютная надежность – именно это определяет победу или поражение. Учитывая сравнимое мастерство лучших сегодняшних гонщиков Гран-при, а также их одинаковую готовность идти на риск, можно сказать, что техническое совершенство гоночного автомобиля еще сильнее, чем обычно, находится в центре внимания. Поскольку техника постоянно использует опыт прошлого, этот интерес проявляется не только к сегодняшним, но и к автомобилям прошедших эпох, и одним из наиболее блестящих был период с 1934 года до 2-ой мировой войны.

История Auto Union начинается со слияния известных в то время фирм Audi, DKW, Horch и Wanderer. Это было смелое предприятие – вступить в качестве новичка в соревнования с такими носителями гоночных традиций, как Alfa Romeo, Bugatti, Masereti, Mercedes. Молодая фирма Auto Union была сильна "мозгами", поскольку в постройке гоночной машины использовала опыт тогда уже всемирно известного Фердинанда Порше и его испытанного персонала. Великое время Штука, Роземейера, Мюллера и незабвенного старого мастера руля Тацио Нуволари на "серебряных стрелах" Auto Union удостоивается особого внимания и вновь оживает в этой книге. С беспримечным энтузиазмом, отдачей и с научной тщательностью авторы расследовали скудные источники информации из той эпохи. За это большая им благодарность от специалистов и увлеченной автомобильным спортом публики.

Будучи одним из сотрудников Auto Union, который имел возможность сопереживать и работать в это время, я желаю должного успеха этой книге, которая устраняет белое пятно и описывает драгоценный кусочек истории техники, устанавливая своеобразный памятник героям автоспорта. Благодаря переводу у нее должны найтись и говорящие по-немецки поклонники автоспорта.

Об авторе вступительного слова:

Роберт Эберан фон Эберхорст. Родился 4 апреля 1902 года в Вене, получил в 1927 году степень доктора технических наук и начал научную деятельность ассистентом в техническом университете Дрездена. Вместе с этим он был активным спортсменом и победил в нескольких горных гонках. В период с 1933 по 1937 гг. работал в гоночном отделении Auto Union руководителем отдела исследований и разработки двигателей. В 1938 году – когда контракт Фердинанда Порше закончился – занял его должность конструктора и разработал автомобиль Auto Union Typ D. Одновременно он контролировал его постройку и развитие. В 1940 году вернулся к преподавательской деятельности в техническом университете Дрездена. После окончания войны занимал должность консультанта во вновь возрожденном бюро Порше, размещенном в австрийском местечке Гмюнд и участвовал в разработке автомобиля Гран-при Cisitalia. С 1949 по 1953 годы был директором по развитию в английской фирме ERA, специализировавшейся на гоночных автомобилях. В 1953 году вернулся в Германию и стал техническим директором в восстановленной Auto Union. Он оставил эту должность в 1957 году, чтобы целиком посвятить себя преподавательской деятельности. В период 1957 -1960 гг. был руководителем сектора конструирования двигателей в институте Batell во Франкфурте. Оттуда он вернулся в свой родной город Вену и был назначен деканом факультета инженерных наук. До сегодняшнего дня профессор Эберан фон Эберхорст руководит машиностроительным институтом технического университета Вены.

ЧЕТЫРЕ КОЛЬЦА И ОДНА ИДЕЯ: AUTO UNION и Porsche

Май 1933 года: каждый вечер Фердинанд Порше звонил из Штутгарта в Цвиккау, чтобы получить информацию о продвижении работ над автомобилем P (*P=Porsche*). Практическое воплощение его конструкции началось в первых числах мая на заводе Horch и за лето сильно продвинулось вперед.

За невероятно короткое время – всего 3 месяца – был готов могучий 16-цилиндровый двигатель. Правда, не полностью. При запуске, 13 августа 1933 года, отсутствовал выпускной тракт. Так он и грохотал на первом тесте, извергая пламя, 2 часа кряду. Потом его были вынуждены заглушить: дышать в лаборатории стало невозможно.

Вскоре после этого, во время первых испытаний на тормозном стенде, была достигнута мощность почти 200 л.с. Порше в телефонном разговоре с Вальбом (*первый спортивный директор команды AUTO UNION – А.Г.*) и Эбераном производил впечатление полностью удовлетворенного человека.

После 32 лет успешной деятельности в автомобильных фирмах Lohner & Co., Austro-Daimler, Daimler, Daimler-Benz, Steyr гениальный конструктор чешского происхождения, родившийся 3 сентября 1875 года, с 1 декабря 1930 года начал самостоятельную деятельность, несмотря на господствующий экономический кризис. Вместе со своим зятем Антоном Пиехом (адвокатом из Вены, который женился на дочери Порше, Луизе), а также с финансистом и бывшим гонщиком Адольфом Розенбергером он организовал "Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche GmbH, Kontruktionsbuero fuer Motoren- und Fahrzeugbau" ("ООО почетный доктор технических наук Фердинанд Порше, конструкторское бюро двигателе- и автомобилестроения"), располагавшееся в Штутгарте, Кроненштрассе, 14. Целью предприятия было конструирование автомобильных компонентов и автомобилей целиком для заинтересованных работодателей из автомобильной области. Сначала бюро состояло из 9-ти инженеров и техников: Фердинанд и Ферри Порше, главный конструктор Карл Рабе, 6 специалистов по направлениям – Карл Фрелих (трансмиссия), Йозеф Калес (двигатели), Эрвин Комменда (кузов), Йозеф Микль (аэродинамика), Франц-Ксавье Раймшпис (двигатели и общие технические вопросы), Йозеф Царадник (шасси). Следует добавить еще имя Йозефа Голдингера, "мальчика на побегушках", которого Фердинанд Порше взял на работу в качестве шофера и "специалиста по езде" еще в 1910 году во время работы на Austro-Daimler.

Первым важным клиентом бюро Порше стали заводы Wanderer из Хемнитца, заключившие договор на конструирование нового 2-литрового автомобиля среднего класса, а также на разработку 6- и 8-цилиндровых двигателей.

Wanderer'у суждено было стать двумя годами позже четвертым кольцом фирменного знака саксонского концерна, завоевавшего за короткое время мировую славу: AUTO UNION.

Соединение колец началось в 1928 году с приобретением заводов AUDI (*г.Цвиккау*) акционерным обществом J.S. Rasmussen из Цшопау, изготавливавшим мотоциклы и автомобили DKW.

В августе 1932 года к обоим этим предприятиям добавилось третье – завод Horch, также из Цвиккау, как и AUDI, основанный Аугустом Хорьхом. С момента уже упомянутого присоединения заводов Wanderer четыре кольца были укомплектованы, и родился AUTO UNION. Марка, под которой странным образом фигурировали только гоночные машины. Ни один легковой автомобиль довоенного времени не предлагался под маркой AUTO UNION! Они, как прежде, назывались AUDI, DKW, Horch или Wanderer. (*Только после войны DKW ввел название AUTO UNION в типовое обозначение*).

Вернемся назад в 1932 год. Тогда Порше занимали в основном два очень отличающихся проекта, которые бросали самый серьезный вызов его конструкторскому таланту, и осуществление которых принесло ему мировую славу: "народный автомобиль" и автомобиль Гран-при новой 750-килограммовой формулы. Основную концепцию "народного автомобиля" Порше определил в конце сентября 1931 года таким образом: "тип 12" – заданное в договоре фирмой Zundapp обозначение – должен быть недорогим, крепким, долговечным и иметь небольшие эксплуатационные расходы. Центральная трубчатая рама, двигатель с воздушным охлаждением, расположенный сзади, независимая подвеска колес и аэродинамичный кузов составляли технические рамки концепции.

Однако "тип 12" для Zundapp так же обогнал свое время, как и построенный в 3-х экземплярах для NSU "тип 32". Ни один из этих проектов не пошел в серию.

После возвращения из большой поездки в Советский Союз Порше снова начал заниматься своей тайной любимой идеей – конструированием и постройкой автомобиля Гран-при. Он часто вспоминал, говоря о персональных впечатлениях как водителя, свою победу в гонке "Prinz-Heinrich-Fahrt" (*"Гонка принца Генриха"*) в 1910 году за рулем автомобиля Austro-Daimler. Это был первый, самостоятельно сконструированный им автомобиль с аэродинамически проработанным кузовом.

Значительно богаче успехами его жизненный путь в качестве конструктора. Достаточно сослаться на его разработки в период 1923 – 1928 гг., которые он сделал для "Общества моторов Daimler" и Daimler-Benz AG (*соединение Daimler и Benz произошло в 1926 году*). Из них выросли известнейшие немецкие автомобили той эпохи. Сначала Порше закончил конструкцию 4-цилиндрового 2-литрового гоночного Mercedes с компрессором, на котором Вернер победил в гонке Targa Florio в 1924 году. Он обладал сенсационной по тем временам литровой мощностью в 66 л.с/л. На усовершенствованной модификации этой машины с более мощным 8-цилиндровым двигателем Рудольф Караччиола одержал в 1926 году первую из своих 6-ти побед на Гран-при Германии.

Порше, которому технический университет Штутгарта между тем присвоил почетную докторскую степень, в 1927 году удался большой конструктивный прорыв с автомобилем Mercedes S. Победа в дебютной гонке на Нюрбургринге была началом беспримечной серии успехов этих машин и их последователей SS, SSK и SSKL. Все эти модели оснащались известным 6-цилиндровым мотором с верхним распределительным валом и компрессором, который применялся до введения в 1934 году 750-килограммовой формулы. Еще в период работы на Daimler-Benz Порше работал над гоночным мотором, который представлял собой рядный 8-цилиндровик объемом 3 литра и двумя верхними распределительными валами. Однако из-за ухода с Daimler-Benz он не смог довести проект до конца. Его обязанности взял на себя Ханс Нибель, первоклассный инженер, которому 5 лет спустя суждено было спроектировать автомобиль Гран-при Mercedes W25. Было, конечно, не простым совпадением то, что машина оснащалась 8-цилиндровым рядным двигателем объемом 3300 см³, с 2-мя верхними распределительными валами и компрессором.

12 октября 1932 года до бюро Порше дошло известие о том, что решением спортивной комиссии AIACR (международного союза признанных автомобильных клубов) принятая в то

время "свободная формула", которая предписывала лишь минимальную и максимальную продолжительность гонок Гран-при, сохранялась только до 31 декабря 1933 года. С 1 января 1934 года автомобили Гран-при должны были обладать максимальным весом 750 кг без воды, топлива, масла и шин, минимальной шириной кузова 85 см, минимальной высотой по сиденью водителя 25 см. Во всем остальном конструктору развязывались руки: рабочий объем неограничен, наддув разрешен, топливо любое. Вызов мастерству конструктора при этих ограничениях состоял в том, чтобы, используя известные тогда материалы, достичь оптимальной мощности, не превышая лимит веса. Порше был невероятно захвачен этим вызовом.

Впрочем, весовая формула была введена международной спортивной комиссией именно с целью остановить рост мощностей и ограничить скорости гоночных автомобилей. Задумка, которая из-за развития науки проектирования легких конструкций, привела к противоположному результату. 750-килограммовая формула вызвала к жизни самые мощные автомобили Гран-при всех времен.

Другой целью новой формулы было – сломить превосходство итальянских и французских машин, которые господствовали в крупных гонках последних лет в лице Alfa Romeo, Maserati и Bugatti.

Порше и его сотрудники решили ответить на новые требования. 1 ноября 1932 года они основали "Hochleistungsfahrzeugbau GmbH" ("ООО Строительство автомобилей высокой мощности"), независимую от конструкторского бюро Порше организацию. Директором и финансистом стал Адольф Розенбергер, который благодаря своим широким связям нашел необходимый начальный капитал.

15 ноября 1932 года Порше, Розенбергер, Калес и Рабе встретились в холодных помещениях на Кроненштрассе и определили некоторые основополагающие данные автомобиля Гран-при, воплощению в жизнь идеи о котором они хотели посвятить себя целиком и полностью.

На каталожной карточке Карл Рабе резюмировал результаты дискуссии. В качестве "основополагающих размерностей типа R" были утверждены: среднее расположение двигателя, 16 V-образно расположенных цилиндров, угол развала блока 45 градусов, диаметр цилиндра 68 мм, ход поршня 75 мм, рабочий объем 4358 см³, степень сжатия 7:1, максимальное число оборотов 4500 мин⁻¹, независимая подвеска колес. Бензобак должен был располагаться между двигателем и гонщиком, почти в середине машины. Эти положения строго соблюдались при последующем конструировании и исполнении.

О заднем расположении двигателя и о том, как пришли к этому решению, написано много. Меньшее внимание в литературе уделялось до сих пор тому факту, что Адольф Розенбергер ранее был весьма успешным гонщиком, выступавшим на каплевидном автомобиле Benz, построенном по патентам авиационного инженера Эдмунда Румплера. Его конструктивными особенностями были независимая подвеска и заднее расположение двигателя. И тут вполне можно предположить, что этот личный опыт Розенбергера сыграл существенную роль в принятии решения о расположении двигателя.

Проект Гран-при с внутренним конструкторским номером 22 в недрах "Hochleistungsfahrzeugbau GmbH" быстро прогрессировал в течение последующих месяцев. Эта фирма хотя и была юридически самостоятельна, но в персональном отношении самым тесным образом связана с "Dr.Ing.h.c.Ferdinand Porsche GmbH". Во главу команды, работавшей над проектом, Порше поставил своего главного конструктора Карла Рабе. Йозеф Калес отвечал за мотор, Карл Фрелих – за шасси и подвеску, Эрвин Комменда – за кузов. Конечно, и другие инженеры бюро, каждый в своей области, занимались разработкой деталей для "Hochleistungsfahrzeugbau". Самым занятым человеком, решающим особые проблемы, был разносторонний Раймшпис. Фердинанд Порше лично контролировал общий ход проекта 22. Но, кроме того, он занимался и его продажей.

Первые попытки в этом направлении были безуспешны. Разные производители горюче-смазочных материалов, шин и других принадлежностей хотя и высказывали, в общем, интерес, однако не были готовы взять на себя финансовые обязательства по конструированию и использованию гоночного автомобиля Гран-при. Это были времена экономического кризиса, не только в Германии, но и во всем мире.

Другая инициатива, хотя и не принесла мгновенного успеха, стала, некоторым образом, долгосрочной инвестицией. Гонщику Хансу Штуку, который при посредничестве Розенбергера стал одним из соучредителей "Hochleistungsfahrzeugbau" с небольшой долей

капитала, удалось встретиться в Мюнхене с Адольфом Гитлером. Штук попытался убедить будущего диктатора в необходимости помощи немецкому автоспорту для того, чтобы он вновь обрел большое значение на международном уровне. Несколькими неделями позднее рейхспрезидент фон Гинденбург объявил Гитлера рейхсканцлером. А так как все, что имело отношение к моторизации и немецкому спортивному влиянию в мире, и без того попадало у Гитлера на плодородную почву, нельзя не считать разговор Штука с Гитлером одним из кусочков мозаики.

В январе 1933 г. Порше при помощи заводов Wanderer ознакомил с проектом автомобиля Гран-при руководящий персонал новооснованной AUTO UNION. Существуют две версии того, как происходил этот контакт. С одной стороны, утверждается, что AUTO UNION первым обратился к Порше в связи с проектом гоночного автомобиля, на что тот ответил: "Он уже готов". Другая версия – Порше сам предложил проект автомобиля Р концерну AUTO UNION. Как мы увидим позже, факты больше говорят в пользу второй версии. Достоверно известно, что человеком, положившим на стол дирекции планы Порше, был руководитель службы сбыта концерна Клаус-Детлеф фон Ерцен.

Именно в эти дни на AUTO UNION распространилось известие, что Daimler-Benz решил с большим размахом принять участие в гонках новой 750-килограммовой формулы. Но у Daimler-Benz с его большими и мощными машинами Mercedes имелся хоть и гораздо более маленький, но вполне серьезный конкурент в лице Horch. Главный аргумент фон Ерцена, учитывая время его произнесения – 1933 год, и сегодня звучит очень современно и прогрессивно. "Успешное участие в гонках Гран-при с их сотнями тысяч зрителей и мировым отображением в прессе вполне подходит для того, чтобы распространить на мировых рынках пока неизвестную марку AUTO UNION и служить движущей силой продаж продуктов концерна".

Хотя совет директоров AUTO UNION разделял взгляды Ерцена на оценку рынка, анализ и стратегию продаж, но опасался непредсказуемых расходов. Финансировать проект в одиночку не мог ни AUTO UNION, ни бюро Порше, ни "Hochleistungsfahrzeugbau". Бюро Порше и без того в начале 1933 года находилось в тяжелом финансовом положении, поскольку Адольф Розенбергер, будучи евреем, правильно оценил возникающую в стране ситуацию и, прежде чем уехать из Германии, забрал свою финансовую долю в капитале фирмы.

Зять Порше, Антон Пиех, нашел преемника Розенбергера. Им стал Ханс фон Вейдер-Мальберг, столь же восхищенный идеей, сколь и обеспеченный старый гонщик, который прежде принимал участие в гонках на Austro-Daimler. Он купил долю Розенбергера в фирме, а тот покинул Германию 30 января 1933 года, через несколько часов после прихода к власти Гитлера. Отношения с Порше первое время продолжались. Розенбергер продал французским предприятиям Citroen и Mathis лицензии на торсионную подвеску, изобретенную Порше в 1931 году. Позднее Розенбергер эмигрировал в США и сменил имя.

Между тем проблема финансирования проекта Р все еще ждала своего решения. И действительно, ситуация, выглядевшая безнадежной, вскоре стала улучшаться.

Несколькими днями позже своего назначения рейхсканцлером Гитлер держал речь на открытии автомобильной выставки в Берлине, в которой он представил стратегию нового правительства в области автомобильной промышленности. Была принята программа строительства огромной системы скоростных дорог, названная "Райхсаутобан" и призванная соединить важнейшие города Германии между собой и с наиболее значимыми трассами континента. Эта программа под руководством Фрица Тодта была разработана не только в связи с направлением на моторизацию – как гражданскую, так и военную – но и для создания рабочих мест многим миллионам безработных.

В этой же речи Гитлер заявил об отмене транспортного налога и затем перешел к автомобильному спорту. Он провозгласил создание автомобилей, успешных на гоночных трассах мира, национальной необходимостью. И действительно, несколькими днями позже правительство предложило годовую поддержку в размере 600.000 рейхсмарок тому предприятию, которое займется постройкой конкурентоспособного в мировом отношении гоночного автомобиля. Это предложение выглядело – да так оно и было на самом деле – словно специально предназначенным для Daimler-Benz. Однако в это же время у "старейшей в мире автомобильной фабрики" появляется новый и хорошо оснащенный конкурент.

А именно, в начале марта делегация руководящих работников AUTO UNION вместе с

Фердинандом Порше приехала к Гитлеру в Берлин. "Фюрер", подобно другим диктаторам всех времен и во всех странах, был твердо убежден в том, что победы в спорте и в автомобильных гонках в особенности, служат для поддержания национального престижа. Все, что хотел порекомендовать Гитлеру в частной беседе Ханс Штук, упало в плодородную почву.

В начале переговоров Гитлер открыто высказал мысль, что все государственные средства должны быть сконцентрированы на Daimler-Benz, поскольку эта, известная ему фирма, уже в то время могла сослаться на значительные прошлые успехи в гонках. Порше, однако, объяснил "фюреру", со всей возможной психологической подготовкой и с большим терпением, новые технические особенности своей конструкции, а также ее шансы на успех. Доклад Порше продолжался 25 минут – и можно лишь сожалеть о том, что не сохранилось точного текста этой речи. В конце концов Гитлер изменил решение и распорядился немедленно, чтобы государственная поддержка на разработку немецкого автомобиля для Гран-при в размере 600.000 рейхсмарок поступила в одинаковых размерах на счета обеих фирм – Daimler-Benz и AUTO UNION.

Кроме того, государство выплачивало различные по размеру премии за победу, 2 и 3 места в значимых гонках.

С помощью этих премий фирма AUTO UNION надеялась, по меньшей мере, покрыть хотя бы свои текущие спортивные расходы. А к ним относились, кроме автомобилей для Гран-при, еще и очень успешные мотоциклы DKW. Вскоре выяснилось ошибочность таких предположений. Расходы на конструирование, постройку и эксплуатацию автомобиля для Гран-при многократно превышали государственные премии. На более позднем заседании правления финансовое участие в гонках было ограничено до одного процента от оборота концерна. Благодаря счастливому обстоятельству материалы о расходах гоночного отделения сохранились в Лейпцигском архиве и были опубликованы в работе доктора Петера Кирхберга. Эти данные лучше всего предназначены для того, чтобы сделать весьма относительной легенду о государственном финансировании немецкой программы Гран-при той эпохи. Хотя вышеупомянутые премии и дали толчок к развитию гоночных машин, однако они покрывали лишь исчезающе малую часть фактических расходов.

Через несколько дней после успешных переговоров в Берлине Порше подписал контракт с AUTO UNION о конструировании автомобиля Р и его дальнейшем усовершенствовании, а также о консультировании гоночного отделения фирмы на период действия 750-кг формулы – 1934-1936 гг. Общий гонорар составлял 300.000 рейхсмарок. Другие подробности и условия оплаты этого контракта можно узнать из письма, которое фирма AUTO UNION направила 23 мая 1936 года министру транспорта:

"В начале 1933 года господин доктор Порше предложил нам разработку гоночного автомобиля. В то время мы полагали, что стоимость разработки и постройки такой машины повлечет за собой финансовые жертвы, которые не способны вынести наше предприятие.

От доктора Порше мы услышали – и это совпадало с нашим мнением – что для усиления роли Германии в мире фюрер и рейхсканцлер придает большое значение участию немецких фирм в конкурентной борьбе на гоночном поприще как внутри страны, так и за ее пределами. По этой причине мы выразили готовность вступить с г. Порше в более подробные переговоры. Принимая во внимание то, что для нас не представлялось возможным в полной мере выплатить требуемую по праву г-ном Порше сумму для покрытия стоимости конструкторских работ, мы, наконец, пришли к совместному соглашению, что из собственных средств предоставляем в распоряжение г-ну Порше за его конструкцию сумму в размере только 75.000 рейхсмарок. Оставшаяся часть его требований, составляющая почти 300.000 рейхсмарок, должна была выплачиваться, только если мы сами получим открытую, т.е. от правительства или автоклубов, финансовую помощь для покрытия наших собственных гоночных расходов.

Дословно соглашение, которого мы достигли с г-ном Порше по этому пункту, звучит так:

"Если в период действия договора будут поступать денежные средства на постройку гоночного автомобиля от государства, автоклубов или третьей стороны, то они полностью относятся на покрытие затрат AUTO UNION до достижения ими размера 100.000 рейхсмарок. Все средства, поступившие сверх этой суммы, будут разделены поровну между AUTO UNION и Dr.Porsche GmbH."

Уже 27 мая 1933 года в секретариат AUTO UNION поступило письмо от министра транспорта, датированное 24 мая, дословно звучавшее так:

"Для стимулирования постройки немецкого гоночного автомобиля мною разрешено оказание финансовой помощи в размере 300.000 рейхсмарок и дано указание главной кассе рейха уплатить 100.000 рейхсмарок немедленно и по 50.000 - 15 июня, 15 июля, 15 августа и 15 сентября соответственно на счет, номер которого Вам следует сообщить в главную кассу со ссылкой на это письмо".

Работы во вновь организованном гоночном отделе на заводе Horch начались в мае с соблюдением строжайших мер секретности. Несмотря на это, в печать проникали слухи: можно было, например, прочитать, что 16-цилиндровый мотор возник при соединении 2-х рядных 8-цилиндровых моторов, или то, что мотор будет производиться на заводах Zundapp, которые даже и не входили в AUTO UNION, а рама – на заводе Horch, что соответствовало истине. Как видим, что в каждом слухе есть доля правды.

Выбор места для размещения гоночного отдела – завод Horch – был обусловлен тем, что здесь находились лучшие прецизионные станки.

Положение гоночного отделения в общей структуре концерна было очень сложно определить и можно было понять только из истории создания AUTO UNION. Теоретически оно должно было находиться под контролем технического руководства концерна, расположенного в Хемнитце с членом правления Уильямом Вернером во главе. В качестве сотрудников Вернер, бывший родом из США, имел 2-х инженеров: Зиблера, руководителя проекта, и Штробля, отвечавшего за двигатели и трансмиссию. Этот технический штаб подчинялся непосредственно правлению в лице Рихарда Бруна, духовного отца и фактического движителя создания AUTO UNION. Отделение Вернера должно было осуществлять общий контроль над техническим планированием и разработками внутри концерна, включая и гоночное отделение. Но по понятной причине оно натолкнулось на существенное противодействие со стороны технических руководителей отдельных заводов, которые хотели сохранить, по меньшей мере, часть прошлой независимости. В этой очень ненадежной структуре компетенций, например, Вили Вальб, как руководитель гоночного отделения, обращался по техническим вопросам не в Хемнитц, а в Цвиккау, к техническому директору заводов Horch, инженеру Цербсту. Тот давал Вальбу некоторую свободу в техническом отношении. Конечно, за исключением расходов – изначально слабого места в AUTO UNION. Они должны были утверждаться в Хемнитце. Насколько слабым местом было финансирование гоночного отделения, можно понять из воспоминаний Эберана: "Если мы, например, требовали изготовить три приводных вала, нам отвечали, что нужно попытаться обойтись одним".

Вили Вальб, который имел еще больше, чем Розенбергер, опыта в качестве гонщика на "каплевидном" автомобиле Benz, не только руководил гоночным отделением на заводе и на гоночных трассах. Он отвечал также и за настройку моторов и ходовой части, а также за первые ходовые испытания. Большую часть этих работ он сначала сам и выполнял. Его важнейшими сотрудниками были инженеры Отто Лангштайнер и Роберт Эберан фон Эберхорст. Последнему также были доверены исследовательские и опытно-конструкторские работы по двигателю. Два техника руководили постройкой мотора, ходовой части (Шуберт) и кузова (Келлинггер).

Монтаж готовых частей проводился восьмью высококвалифицированными механиками, среди них братья Вильгельм и Людвиг Себастиан. Первый, бывший механиком и штурманом Рудольфа Караччиолы, обладал первоклассным гоночным опытом. Кроме всего прочего, он победил вместе с Караччиолой в гонке Mille Miglia 1931 года. Вильгельм Себастиан, который почти никогда не надевал рабочую одежду, отвечал за конечную сборку гоночного автомобиля.

Весь отдел с инженерами, техниками и рабочими составлял сначала 60 человек, впоследствии их число возросло до 75. Общий надзор за постройкой машины осуществлял, разумеется, сам Фердинанд Порше, который, наряду с ежедневными телефонными указаниями, по меньшей мере раз в неделю лично приезжал в Цвиккау. Это происходило обычно с помощью железной дороги, в редких случаях – на им же сконструированном прототипе Wanderer. За рулем находился его сын, тогда 24-летний, Ферри. Младший Порше был, правда, тоже задействован в конструкторской работе над типом 22 и во время этих визитов контролировал отдельные элементы конструкции. Если Фердинанд Порше ехал один, он делал это на поезде. Выходил из спального вагона в 5 утра на станции Вайссенфельс.

Обычно его встречали Эберан или Лангштайнер.

Летом 1933 года гоночное отделение работало в 3 смены, круглосуточно, чтобы сделать невозможное возможным, а именно – в деталях создать заново сконструированный автомобиль для гонок Гран-при. И тут еще нужно учесть, что гоночное отделение AUTO UNION позиционировалось как самостоятельное производственное предприятие, которое не могло обращаться к другим отделениям концерна для изготовления каких-либо элементов конструкции.

Во время визитов в отдельной комнате на большом столе Порше показывались для оценки все детали, изготовленные со времени прошлого посещения. Деталь за деталью досконально проверялись Порше, после чего он беседовал о результатах с ответственными работниками. Иногда дело оборачивалось бурным выражением нетерпения или недовольства со стороны Порше, а именно тогда, когда количество или качество изготовленных деталей не соответствовало его представлениям.

Инспекция простиралась и на детали, находившиеся на стадии монтажа или сборки, такие как рама, подвеска колес, двигатель и т.д. Порше работал целый день почти без перерыва – все, чем он питался в это время, была одна булочка – пока вечером не отбывал на поезд, увозивший его в Штутгарт.

Наступил октябрь, когда первый автомобиль Р наконец был готов к пробным поездкам. "Правом первой поездки" обладал Вилли Вальб. Он сел за руль и проехал несколько кругов вокруг заводского здания.

В ходе начавшихся затем испытаний на открытых дорогах выявился целый ряд проблем: в коробке передач – выскакивали вторая и третья передачи, неприятности доставляли подача топлива и тормоза, существенные проблемы выявились при настройке карбюратора на выбранную сначала смесь. Специалисты гоночного отделения и с фирм Bosch, Shell, Solex в прямом смысле провели несколько бессонных ночей, пока не довели автомобиль до такой кондиции, что он мог быть отправлен на Нюрбургринг для дальнейших испытаний в гоночных условиях. Это крещение состоялось 13 ноября 1933 года на Южной петле Нюрбургринга, трассе длиной 7,747 км. Эта укороченная трасса лучше годилась для пробных заездов, чем 22,8-километровая Северная петля.

На этом историческом заезде присутствовала небольшая группа избранных гостей, напрасно искавших в боксах защиты от холодного ноябрьского ветра, дувшего с вершин Айфеля, когда грохотание 16-цилиндрового двигателя прервало тысячелетний покой елового леса.

ФУТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ "Р"

Он отличался от всех остальных, привычных гоночных автомобилей с длинным капотом и сиденьем водителя далеко позади. Его преимущество в концепции и технологии относилось не только к автомобилям Гран-при того времени, но и тем, которые были разработаны многими годами позже.

Автомобиль Р 1934 года, позднее официально названный "AUTO UNION тип А", на первый взгляд выглядел, как снабженный четырьмя колесами самолетный фюзеляж. Трубчатая рама из нержавеющей стали (хром-никель-молибден) сваривалась из двух продольных и четырех поперечных труб и весила всего 56 кг. Размещенный перед задней осью 16-цилиндровый V-образный двигатель с углом развала 45°, ходом поршня 75 мм и диаметром цилиндра 68 мм имел рабочий объем 4358 куб.см. Приготовление смеси осуществлялось двойным горизонтальным карбюратором Solex и нагнетателем Roots. Два подвесных клапана на цилиндр, расположенных под углом 90°, приводились от центрально расположенного распределительного вала: впускные клапаны – непосредственно, выпускные – через короткие толкающие штанги и рычаги. Другие особенности: зажигание от магнето, по отдельному магнето на каждый ряд цилиндров, одна свеча зажигания на цилиндр, система смазки с сухим картером. Система жидкостного охлаждения заправлялась этиленгликолевой смесью и работала при 0,35 атм, подвод и отвод охлаждающей жидкости у "типа А" происходил через продольные элементы рамы. (из-за проблем с герметичностью на более поздних моделях от этой схемы отказались).

Двигатель был наклонен на несколько градусов назад, чтобы провести приводной вал КПП под дифференциалом. КПП имела 5 передач. Все четыре колеса оснащались независимой подвеской: впереди на рычагах, работавших в паре с торсионами, размещенными в поперечных элементах рамы наклонно друг над другом, сзади применялась маятниковая схема с наклонными рычагами и поперечными рессорами. За гашение колебаний отвечали фрикционные амортизаторы, гидравлические тормоза на всех 4-х колесах были фирмы Lockheed, рулевое управление - "червяк-ролик". Главный топливный бак размещался в центре тяжести машины, между водителем и двигателем, и имел объем 170 л. Дополнительный бак вмещал 40 л и находился перед панелью приборов, над ногами гонщика. Для "типа А" характерными были три заправочных отверстия в передней части автомобиля: для воды, масла и топлива. Заправочная горловина основного бака находилась с левой стороны.

Кузов из дюралюминия был шедевром Эрвина Комменды в области снижения веса: он весил всего лишь около 45 кг.

В первый гоночный сезон 1934 года использовались 2 различных аэродинамических пакета. На проведенных сначала рекордных заездах и обеих кольцевых гонках, на АФУС и Нюрбургринге, применяли вариант с удлиненной задней частью. На остальных гонках сезона машина оснащалась коротким "хвостом".

Как мотор, так и ходовые качества "типа А" с самого начала оказались очень неплохими. Со скромной для гоночного автомобиля степенью сжатия 7:1 и низкой номинальной частотой вращения 4500 об/мин мотор развивал мощность 290-295 л.с. Для сравнения, на Mercedes W25 1934 года устанавливался двигатель объемом 3360 куб.см, оснащенный компрессором и развивавший мощность 314 л.с. при 5800 об/мин. Концепция Порше – небыстроходный гоночный мотор с огромным крутящим моментом.

Благодаря небольшой частоте вращения один двигатель выдерживал несколько гонок, как вспоминает Ферри Порше. Мотор "типа А" располагал сенсационным для тех лет крутящим моментом 54 кгм при всего лишь 2700 об/мин. Не меняя основ конструкции силового агрегата, на "типе С" удалось повысить эту величину до 87 кгм путем расточки цилиндров и других мероприятий

Расходы гоночного отделения AUTO UNION в 1933...1939 гг. в рейхсмарках

Год	Конструирование и производство	Затраты на гонки	Сумма	Прямые и косвенные дотации	В процентах от общих затрат
1933/34	1 285 252,13	96 298, 13	1 381 550,26	392 857,-	28,9%
1934/35	1 504 519,78	396 671, 88	1 901 191,66	438 000,-	23,1%
1935/36	1 442 524, -	818 306,62	2 260 880,62	475 000,-	21,0%
1936/37	1 831 051,77	861 221,67	2 692 273,44	526 000,-	19,5%
1937/38	1 752 867,96	647 477,87	2 400 345,83	467 000,-	19,4%
1938/39	-	-	2 548 370,62	401 000,-	15,6%
-	-	-	13 184 612,43	2 699 857,-	20,4%

Разгонными возможностями, достигавшимися благодаря такому крутящему моменту, не располагал ни один автомобиль Гран-при тех лет. Правда, полное использование этих возможностей было нереально из-за применявшихся в 1934 году шин. Они совсем не соответствовали возможным нагрузкам. Разгон на 1-й передаче был почти невозможен, и даже при переключении с 4-й на 5-ю гонщик мог получить пробуксовку и на сухом дорожном покрытии. Легенда утверждала, что в случае необходимости Большой Приз Германии на Нюрбургринге можно пройти на 5-й передаче. Правда, Эберан исключает это, основываясь на полученном опыте.

Если ближе рассмотреть гоночный автомобиль AUTO UNION в его подробностях, можно увидеть единственное в своем роде сочетание революционных идей и исключительных конструктивных упрощений. Примером является сгруппированная вокруг задней оси система из двигателя, дифференциала и коробки передач и размещенный практически в центре машины главный бензобак. Такое решение давало много преимуществ: ввиду отсутствия корзины сцепления и карданной передачи достигалась очень низкая позиция

гонщика, а из-за центрального размещения бака распределение веса между передней и задней осью во время гонки и по мере расходования топлива менялось весьма незначительно. При полном бензобаке оно составляло 41,8 : 58,2, при пустом – 42 : 58. Таким образом, изменение – около 0,2%. Благодаря большой нагрузке на ведущие колеса обеспечивалось неизменное и всегда достаточное сцепление с дорогой, вследствие расположения силового агрегата и бензобака водитель занимал значительно смещенную вперед позицию. У "типа А" при колесной базе 2800 мм нижняя кромка рулевого колеса располагалась всего в 900 мм от центра "виртуальной" передней оси.

Стремление к конструктивному упрощению проявлялось также и в использовании неограниченного рабочего объема. Это обеспечивало высокий крутящий момент при низкой частоте вращения, которая, в свою очередь, шла на пользу долговечности мотора. Для сравнения: Mercedes - 3360 см³, Bugatti - 3257 см³, Alfa Romeo - 2905 см³. Напротив, обращали на себя внимание 16-цилиндровая схема и, без сомнения, связанные с этим дополнительные конструктивные затраты. Преимущество заключалось в значении площади поршней, которая составляла в целом 580 см². Некоторые конструктивные мероприятия настолько опережали свое время, что от них быстро отказывались. Кроме всего прочего, к таким решениям принадлежал подвод воды от радиатора к мотору и обратно через продольные трубы шасси. С точки зрения облегчения конструкции, без сомнения, гениальное решение, однако с учетом технологии сварки в 1934 году оно не могло быть исполнено надлежащим образом. Негерметичности сварных швов приводили к существенным проблемам, как с охлаждением двигателя, так и в плане самочувствия гонщиков, которые нередко жаловались на ожоги ног.

Необычайно высокий крутящий момент двигателей на AUTO UNION мы уже упоминали. И максимальная скорость для "типа А" и 1934 года была также исключительно высока: 280 км/ч. В соответствии с этим расход топлива был очень велик и составлял 1,25 км/л гоночной смеси. Состав смеси тогда не ограничивался, так что фирмы заказывали у производителей горюче-смазочных материалов специальные составы для гонок, которые применялись для соответствующих двигателей и трасс. Эти смеси были строгойше засекречены. Например, состав одной из использовавшихся AUTO UNION смесей выглядел так: 60% спирта, 20% бензола, 10% диэтилэфира, 8% бензина, 1,5% толуола и нитробензола, 0,5% рицинового масла.

Обратимся теперь к управлению автомобилем Гран-при марки AUTO UNION. 58% веса приходилось на заднюю ось, что, хотя и обеспечивало отличные сцепные качества, но одновременно придавало ярко выраженную избыточную поворачиваемость. Благодаря очень низкому центру тяжести машины гонщик, хотя и мог располагать гораздо большим, по сравнению с традиционными гоночными машинами, временем до потери сцепления шин с дорогой, но реальное восприятие этой границы было очень затруднено из-за сильно смещенного вперед места водителя. Требовались исключительная тонкость чувств и значительная быстрота реакции. Так, вполне могло произойти, что заднюю ось на входе в поворот значительно заносило, прежде чем гонщик путем поворота руля в сторону заноса и дозированного нажатия на газ мог бы перейти в контролируемое "силовое скольжение". Менее проблематично машина вела себя на выходе из поворота. Здесь гонщик, благодаря нагруженной задней оси, мог использовать большую часть имеющегося в распоряжении крутящего момента для ускорения.

Проблемы управления машиной возникали из-за исполнения передней подвески на кривошипных рычагах, в том виде, в котором она хорошо стала известна в мире по VW Kaefer ("жук" - А.Г.) и Porsche 356. Сюда следует добавить, что ввиду малой длины кривошипных рычагов автомобиль был сильно склонен к "клевкам". Кроме того, на неровностях передние колеса сильно подпрыгивали – следствие тогда еще недостаточной амортизации. И еще передние колеса были склонны к биению, особенно, если они были уже несколько изношены. Каждый кто ездил на старом "Жуке", знает это. Все усилия и толчки незадемпфированными передавались на руль, а значит, на кисти и руки гонщика. Порванные перчатки и кровоточащие ладони не были редкостью после 500-километрового Гран-при. Несмотря на все эти очевидные сложности с управлением AUTO UNION, следует совершенно ясно заявить, что легенда о "неуправляемом" или даже "смертельно опасном" гоночном автомобиле может рассматриваться только как результат поверхностного рассмотрения или целевой пропаганды конкурентов; критического анализа она не выдерживает.

В течение 6 лет (1934-1939) участия в гонках Гран-при фирму AUTO UNION можно обвинять

в 3-х авариях со смертельным исходом, причины которых должны быть здесь показаны. Так, 4.2.1936 молодой гонщик Хейдель потерял контроль над машиной во время пробных заездов в Монце, когда он, рискуя сверх своих возможностей и опыта, хотел получить место в гоночной команде AUTO UNION.

Смертельная авария Эрнста фон Делиуса вызвана ошибкой пилотирования, которая не может быть объяснена. Хотя он и получил от руководства гонки сигнал, сменить на следующем круге шины, он стал обгонять на прямой, за 1,5 км до боксов, Mercedes гонщика Симэна. На скорости 270 км/ч машина совершила прыжок на мостике, где его и настигла судьба. Машину занесло влево на изгородь, она отскочила от нее и была выброшена с дорожного полотна, после чего многократно перевернулась. Делиус при этом был выброшен из машины и скончался впоследствии от ранений в боннской больнице.

Авария, стоившая жизни Бернду Роземейеру, и к которой мы позднее вернемся более подробно, была вызвана порывом ветра, который сбросил автомобиль с дороги на скорости более 400 км/ч.

Этот, без сомнения, печальный баланс, тем не менее, не позволяет заклеить машины AUTO UNION как небезопасные. Автомобилем нелегко было овладеть, но те, кому это удавалось, благодаря указанным конструктивным преимуществам могли быть очень быстрыми. Одному единственному гонщику удалось целиком использовать возможности 16-цилиндрового двигателя: Бернду Роземейеру. О нем говорят, как о самом большом кончном таланте "750-килограммовой" эпохи. Некоторые даже полагают, что он превосходил на 17 лет более старшего и опытного Нуволари. Но он ни в коем случае не был единственным, кто проводил великие гонки на AUTO UNION.

Других пилотов той эпохи вполне можно было сравнить с ним, даже если они и имели совершенно другой стиль вождения. Ханс Штук, Акилле Варци или Тацио Нуволари, например, привели "четыре кольца" ко многим великолепным победам. То, что автомобиль был вполне управляем, прежде всего доказывает тот факт, что и гонщики "второго эшелона", такие, как фон Делиус, Хассе и Мюллер могли добиваться успехов в Гран-при. Об этом же могут говорить и места, занятые такими гонщиками, как Момбергер, принц цу Ляйнинген и Майер.

Пьеро Таруффи, один немногих гонщиков, которые были в состоянии облечь свои впечатления от гоночной машины в слова, после пробного заезда на трассе в Монце 16 февраля 1936 года описывал AUTO UNION так: "автомобиль невероятно мощный, требует большой деликатности и точности в обращении с рулевым колесом и самого внимательного контроля за педалью газа". Несмотря на такие оценки и большие успехи, автомобиль Гран-при AUTO UNION так и не смог до конца сбросить клеймо опасного и склонного к заносу задней оси. Можно даже предположить, что этот негативный имидж оказал большое влияние на то, что лишь 20 лет спустя были предприняты первые серьезные эксперименты со среднемоторными гоночными автомобилями.

Параллельно с "типом 22" Порше и его сотрудники разрабатывали для AUTO UNION и второй проект – "тип 52". Это было спорткупе, которое должно было конструктивно происходить от машины Гран-при.

Автомобиль, два прототипа которого были построены в 1935 году, имел впереди три сиденья рядом друг с другом, управление происходило с центрального сиденья. Расположенный в центре двигатель был пониженным в мощности вариантом гоночного мотора "типа В": 16 цилиндров, 4951 см³, компрессор, 200 л.с. при 3650 об/мин, 5-ступенчатая коробка передач за задней осью, усиленная платформенная рама, независимая подвеска колес впереди и сзади и гидравлические амортизаторы, которые на гоночном автомобиле стали применяться только в 1938 году. На виде спереди машина смотрелась похожей на "автомобиль Р" из-за применения аналогичного радиатора. На виде сбоку выделялась высоко расположенная поясная линия и относительно малая поверхность остекления. Линия крыши очень элегантно и не прерываясь от лобового стекла переходила в покатуую заднюю часть. Задние 20-дюймовые колеса были закрыты, запасное колесо располагалось наклонно в хвосте, над коробкой передач. Автомобиль весил около 1300 кг, база составляла 3,30 м, колея 1,39 м, максимальная скорость предполагалась 200 км/ч.

После постройки обоих прототипов на AUTO UNION было решено закрыть проект.

Рандеву с историей

12 января 1934 года был особенный день для Фердинанда Порше и его автомобиля Р. Ведь он должен был прояснить, будет ли продлён договор с Auto Union, или его расторгнут. Решающее требование гласило, что автомобиль Р должен быть в состоянии проехать берлинский АФУС (Automobil-, Verkehrs- und Ubungs-Strasse) со средней скоростью на круге в 200 км/ч. Ханс Штук вывел на трассу автомобиль Р и спокойно проехал несколько кругов, на которых он намного превысил требуемую скорость, достигая на обеих длинных прямых более 240 км/ч. Порше был рад тому, что это условие было выполнено, и в течение еще нескольких дней продолжил тесты для настройки машины. Кроме нанятого Auto Union в качестве гонщика #1 Ханса Штука, в этих тестовых заездах принял участие Эрнст Гюнтер Бурггаллер.

Тесты на АФУСе вскоре прекратили из-за плохой погоды, и вся команда отправилась на юг в Монцу. Из Цвикау в Италию взяли с собой второй, только что изготовленный, автомобиль Р.

Там уже тренировались соперники из Унтертюркхайма. Манфред фон Браухич предпринял 18 января 1934 года тестовые заезды на автобанае Милан-Комо, испытывая различные аэродинамические решения для гоночного Mercedes W25. Одним из заинтересованных свидетелей этих тестов был Витторио Яно, главный конструктор Alfa Romeo. Команда Auto Union отправилась напрямик в Монцу, провела там с 21-го по 30 января обширную тестовую программу. Машины проезжали минимум по 40 кругов в день - примерно 400 км. Главным образом пробовались различные типы компрессоров. На 31 января Порше назначил заезд в гоночных условиях, на который он пригласил своего знаменитого коллегу Витторио Яно. Машинами управляли руководитель тестов Вилли Вальб, Ханс Штук и Херманн Принц цу Лайниген. Малочисленным зрителям было что показать: Штук достиг максимальной скорости 252 км/ч и таким образом Яно, который уже видел тесты Mercedes, получил представление о том, чего ожидать от соперников с севера в приближающемся первом сезоне 750 килограммовой формулы.

Тесты продолжили до 4 февраля, затем команда отправилась домой. Как раз в это воскресенье, 4 февраля, Джордж Истон на Panhard установил на французской трассе Монлери новый мировой рекорд с 214,064 км/ч. Этот рекорд стал поводом для первого появления автомобиля Р на публике. Прибыв в Цвикау, Порше и Вальб изучили результаты тех первых тестов на АФУСе и пришли к выводу, что оптимально настроенный автомобиль Р имеет реальные шансы побить рекорд Истона. Это "рандеву с историей" было назначено на 2 марта, но из-за плохой погоды должно было быть перенесено на вторник, 6 марта.

На пороге этого великого события позволим себе небольшой обзор 16 месяцев, прошедших между первыми набросками "типа R" 15 ноября 1932 года и первым официальным выступлением автомобиля Р. За этот необыкновенно короткий промежуток времени была сконструирована, построена и опробована одна из самых успешных машин класса Гран-при в истории гонок. Какой уверенности в своих силах и качества работы требует такое предприятие! Несомненно, имело значение и некоторое давление со стороны руководства молодой еще фирмы Auto Union, когда оно увидело шанс, опередив Mercedes, с помощью рекорда устроить газетную сенсацию. И этим 6 марта 1934 года упряжка "автомобиль Р - Ханс Штук" устроили большую сенсацию. Штук улучшил рекорд Истона, которому было только четыре недели, до 217,106 км/ч и во время заезда заодно установил еще два новых рекорда: 100 миль с 216,870 км/ч и 200 километров с 217,086 км/ч. На обеих прямых скорость достигала 265 км/ч. Перед обоими 180°-градусными поворотами приходилось тормозить до 120 км/ч и 70 км/ч соответственно. Автомобиль Р, который с тех пор называли просто "Auto Union", успешно выдержал рандеву с историей автомобиля, доставил крупные заголовки жадной до успехов немецкой прессе и стал восторженно чествуемой центральной фигурой открывшейся несколько дней спустя автомобильной выставки в Берлине.

Таинственный прототип превратился в продемонстрированную всем успешную гоночную машину.

Между тем предстоял сезон 1934 года и все верующие в магию чисел почувствовали приближение великих событий: пятый год всех прошедших десятилетий приносил автоспорту большие перемены: 1894 - Париж-Руан, первая автогонка в истории; 1904 - первая гонка на кубок Гордона Беннета на кольцевой трассе в Таунусе; 1914 - последний гран-при перед мировой войной с трехкратным триумфом Mercedes; 1924 - появление гоночных машин с компрессором. 1934 год не стал исключением из этого правила.

На сезон 1934 года Auto Union AG наняли в качестве № 1 Ханса Штука; кроме того в гоночную команду были приняты Херманн Принц цу Ляйниген, Энгст Гюнтер Бурггаллер и Бобби Кольрауш (правда Кольрауш ни разу не вступил в бой). Вильгельм Себастьян был ассистентом спортивного директора Вилли Вальба и был также использован в качестве запасного гонщика. Mercedes участвовали с Карачиолой, фон Браухичем и итальянцем Луиджи Фаджиоли. Однако в начале сезона еще не было ясно, будет ли Карачиола полностью готов, так как он еще не оправился от последствий своей тяжелой аварии в Монако. "Scuderia Ferrari" Энцо Феррари вывела на старт официальные монопосты Alfa Romeo. Чтобы заменить Фаджиоли, он переманил из Bugatti Аккиле Варци, кроме него за "Скудерию" выступали граф Феличе Тросси, Луи Широн и талантливый молодой гонщик Ги Молль. Bugatti наняла Рене Дрейфуса, Жана-Пьера Вимиля, Роберта Бенуа и Тонино Бривино. Тацио Нуволари в этом сезоне в основном выступал за Maserati, но иногда и на Bugatti. Другими пилотами Maserati были Филип Этанселин и Гоффредо Цеендер.

В начале сезона преимущество Alfa Romeo казалось подавляющим. В прошлом году и в начале 1934 года они выиграли все значительные гонки: 1933 Тарга Абруццо (Северно-Кортезе), Коппа Асербо (Фаджиоли), ГП Коминже (Фаджиоли), ГП Марсея (Широн), ГП Италии (Фаджиоли), ГП Брюнна (Широн), ГП Испании (Широн), 1934 ГП Монако (Молль), Милле Милья (Варци), Александрия (Варци), ГП Триполи (Варци), ГП Касабланки (Широн) и Тарга Флорио (Варци). Все эти гонки прошли без участия немецких машин. После успешных рекордных заездов на АФУСе 6 марта 1934 года Auto Union чувствовали себя хорошо подготовленными к новому гоночному сезону и заявили на международную гонку на АФУСе 27 мая 1934 года три машины, которыми должны были управлять Штук, Принц цу Ляйниген и Момбергер. Машины Mercedes были еще не готовы. 200 000 человек, среди которых возможно был и Гитлер, собрались на АФУСе, когда машины 750 кг формулы устремились в 15-ти круговую погоню. Штук из второго ряда немедленно возглавил гонку и круг за кругом увеличивал свой отрыв. К половине гонки он лидировал с преимуществом в 1:23 мин перед Ги Моллем на Alfa Romeo. О том что произошло потом, написал корреспондент "Das Auto und Motorrad" (Автомобиль и мотоцикл):

...Погода прояснялась все больше, но только одному богу известно, что заставило Вальба, спортивного директора Auto Union, прервать триумфальное шествие Штука желтым флагом?! Мы надеемся, что это была не чрезмерная уверенность в победе. Волосы встали дыбом, когда Штук "по приказу" потерял на заправке и замене шин 1 минуту и 22 секунды! У Момбергера та же процедура заняла только 45 секунд...

После этого Штук поехал до того резко, что у него сгорело сцепление, и двумя кругами позже он сошел. Машина Ляйнингена выбыла с повреждением двигателя, поэтому Момбергеру теперь пришлось защищать цвета Auto Union в одиночку. Он отлично с этим справился и проехал, развив 225,843 км/ч, лучший круг гонки.

К цели он приехал третьим, позади все еще непобедимых Alfa Romeo Ги Молля и Аккиле Варци. Победитель показал время 1:26:03 часа, что в среднем соответствовало 205,29 км/ч. С этим несколько более медленным, чем в прошлом году, результатом, казалось, случилось то, на что надеялись отцы 750 килограммовой формулы. На самом деле меньшую скорость следует отнести на счет переменчивой погоды – и, конечно же, схода Штука, которому наверняка удалось бы закончить гонку быстрее. И следующие гонки тоже быстро доказали, что ограничение средней скорости с помощью максимально установленного веса, является "заблуждением". Напротив: из облегченных конструкций выжимали последнее, а моторы становились из года в год мощнее.

Между тем Alfa Romeo приняла участие в малозначительных гонках на острове Мэн и в ГП Монтрэ, которые выиграли Льюис и граф Тросси соответственно.

3 июня 1934 года, по случаю 12-й международной айфельской гонки, на Нюрбургринге произошла первая встреча двух немецких гоночных команд. Mercedes впервые прибыли со своими W25 и выиграли. Гонщиками были Манфред фон Браухич и Луиджи Фаджиоли. Генеральная репетиция удалась: победа Браухича и новое рекордное время (Фаджиоли сошел на последнем из 15 кругов). Штук занял ценное второе место и со средней скоростью в 120,8 км/ч тоже побил прошлогодний рекорд Карачиолы.

Первой победе новой Auto Union суждено было произойти не в кольцевой гонке, а в "подъеме на холм". Две вещи делают это понятным: во-первых, у Штука за плечами уже была карьера "на холме", во-вторых, Auto Union из за своих конструктивных особенностей - 58% веса на ведущих колесах - была как будто предназначена для горных гонок. В двух следующих друг

за другом воскресеньях Штук выиграл горные гонки в Фельсберге/Саар и Кессельберге.

Затем продолжились кольцевые гонки. На Нюрбургринге у Alfa Romeo впервые прервалась победная серия из 15 гонок и они подготовили реванш, для начала победами в 24 часах Ле Мана (16-17 июня, Чинетти-Этанселин) и в ГП Пена Рин (17 июня, Варци). На Гран При Франции, 1 июля 1934 года, Alfa Romeo со "старой надёжной конструкцией" превосходили всех и заняли 1, 2 и 3 места с Широном, Варци и Моллем. Приехавший четвёртым Бенуа на Bugatti отстал на четыре круга и не был классифицирован. Все Mercedes, Auto Union и Bugatti выбыли. Штук уверенно лидировал в гонке до десятого круга и повысил темп до средней скорости в 144,7 км/ч. Сходы и их причины у Auto Union: Момбергер - поломка амортизатора, Штук - дефект водяной помпы; у Mercedes: Фаджиоли - сломавшийся тормозной шланг, Карачиола и фон Браухич - поломки коробки передач. Все это типичные "детские болезни" новых конструкций, которые нельзя исключить даже самыми добросовестными тестами. Решающий экзаменатор для машин класса Гран-при - это только гоночная трасса! После схода конкурентов Alfa довели гонку до конца чрезвычайно приятным образом, к концу средняя скорость была около 136,881 км/ч.

8 июля Scuderia Ferrari отпраздновала очередную победу Широна в Гран-при де ля Марн - без участия немцев.

Нюрбургринг, где 15 июля прошел Гран-при Германии, увидел дуэль двух великих немецких гонщиков на машинах обеих немецких фирм: Ханса Штука на Auto Union, который в сезоне 1934 года несомненно находился в лучшей форме, и, по сегодняшнему распределению очков, стал бы чемпионом мира, и нестигаемого Рудольфа Карачиолы на Mercedes, который несмотря на двойной гандикап - всего несколько месяцев назад он потерял свою жену во время несчастного случая с лавиной и его прошлогодняя травма еще не совсем исцелилась - провел великую гонку. Он был быстрее на тренировках и первым проехал 172 поворота Нюрбургринга меньше чем за 11 минут. Удивительный результат! Но при тогда еще практикующимся розыгрыше стартовых мест он вытянул только шестое; еще хуже досталось Auto Union: Штуку девятое место, Момбергеру четырнадцатое, а "новичку" Эрнсту-Гюнтеру Бурггаллеру лишь шестнадцатое. Несмотря на плохие стартовые позиции, первый круг Штук и Карачиола закончили первыми, с отрывом в 7 секунд. Штук лидировал до 13-го круга; из "Карусели" сообщили, что расстояние между лидерами только 20 метров. Затем, на длинной финишной прямой, произошла сенсация этого Гран-при: посреди прямой, когда обе машины мчались друг за другом на максимальной скорости, Карачиола полностью открыл дроссельную заслонку своего Mercedes и неудержимо обошел Штука; на финишной линии у него уже было преимущество в 100 метров, которое он мастерски увеличил в течение 14-го круга. Но примерно на половине этого 14-го круга мотор начал работать неравномерно, резко упала мощность, Карач захватил в боксы, и ему пришлось сдать. В то время как Штук снова захватил лидерство и больше его не отдал, мы оставим его до 18-го круга одного и обратимся к двум вопросам, которые позволят нам бросить взгляд на разные технические концепции Порше и инженеров Daimler-Benz.

1. Как было возможно, что Карачиола смог так легко обойти Штука на прямой?
2. Почему мотор Mercedes не выдержал этих нагрузок?

К первому вопросу: во время обгона обе машины находились в ситуации, когда решающими факторами были не мастерство гонщика, а только мощность мотора и сопротивление воздуха. Оба они благоприятствовали конструкции Mercedes с передним расположением двигателя и аэродинамически лучше проработанным кузовом. Воздухозаборники компрессора Mercedes были расположены на лобовой стороне машины, так что скоростное давление на них было максимальным, что улучшало КПД наддува на высокой скорости и таким образом повышало мощность мотора - но как выяснится позже, только до определённых границ. Что касается сопротивления воздуха, то Mercedes имел преимущество, сохранив разработанную в аэродинамической трубе форму кузова с закрытой передней осью, в то время как у Auto Union для Нюрбургринга облицовку передней оси сняли. Из-за этих факторов W25 по мощности превосходил своих соперников.

Теперь попытаемся ответить на второй вопрос: настройки моторов всех трех Mercedes были совершенно одинаковыми и отрегулированы на погодные условия на старте, прохладно с перспективой дождя. Однако на Нюрбургринге прогноз погоды всегда ненадёжен. Во время гонки погода улучшилась, и стало значительно теплее. Вообще-то теперь следовало применить свечи с более высоким калильным числом. В моторе, нагрузки на который впервые дошли до границ во время погони Карачиолы, началось преждевременное

зажигание, что привело к перегреву мотора и поломке поршня в одном из цилиндров. Полученный опыт стал одним из важнейших для Mercedes ранней эпохи, так как он одновременно продемонстрировал как преимущества их конструкции, так и её границы.

Мотор Auto Union, с его значительно более низкими термическими нагрузками, реагировал более нечувствительно на разницу в температурах между началом и серединой гонки. Здесь ярко проявили себя преимущества конструкции Порше: большой объем двигателя, более низкое число оборотов, распределение мощности на много маленьких узлов (16 цилиндров) и вытекающая отсюда высокая устойчивость мотора.

Вернёмся к гонке: за четыре круга до конца (на Нюрбургринге это немногим более 90 километров) уверенно лидирующий Штук заметил угрожающее повышение температуры в радиаторе. Проезжая мимо боксов, он недвусмысленно указал на радиатор и спортивный директор Вилли Вальб склонился к тому, чтобы на следующем круге вызвать его в боксы. Но Порше высказался против и, слава богу, одержал верх. На трассе у Штука были все основания для беспокойства и он заметно снизил темп, чтобы не подвергнуть опасности решающую победу в Гран-при Германии. С 19 до 22 круга расстояние между Штуком и напирющим на него Фаджиоли, которому Нойбауэр дал "зелёную улицу", уменьшилось с 3:34 до 1:25 минут.

Порше считал, что после 18-ти безукоризненно пройденных кругов поломка системы охлаждения маловероятна - тем более что не наблюдалось потери воды. По его мнению, скорее дело было в дефекте индикатора. Конечно, с таким же успехом оно могло бы быть и наоборот, но здесь обнаружилась отличная интуиция Порше в отношении его собственных конструкций.

Штук уверенно доехал гонку до конца и таким образом выиграл для себя, для Auto Union и не в последнюю очередь для Фердинанда Порше самую важную гонку года, Гран-при Германии. Публика в восторге, актёры довольны и даже сдержанный обычно Порше заразился всеобщим ликованием и обнял Ханса Штука, который в этот день проехал одну из лучших своих гонок. Бурггаллер и Момбергер сошли в течение гонки с поломками коробки передач.

Гонку на Клаузенпассе, 5 августа, Штук закончил вторым позади Карачиоли. В середине августа все собрались в Италии на традиционную Коппа Асербо. В драматичной гонке, в которой во время одного из обгонов разбился насмерть самый талантливый гонщик 1934 года Ги Молль и после схода с поломкой мотора Штука, выиграл Луиджи Фаджиоли на Mercedes, перед Maserati Нуволари и Bugatti Брививо.

Реванш Ханса Штука не заставил себя ждать. Четырьмя днями позже он выиграл горную гонку в Шауинсланде у Фрайбурга, а 26 августа в первой гонке на новой гоночной трассе у Берна в Гран-при Швейцарии он одержал победу от старта до финиша. А чтобы завершить успех, Момбергер стал вторым и проехал с 151,954 км/ч лучший круг. Момбергер, который одержал свою первую значительную победу в возрасте 20 лет в Гран-при Германии на кольцевой трассе в Таунусе, был инженер по профессии и поэтому мог оценить гоночную машину с технической точки зрения. Этой возможностью он пользовался довольно часто и без всяких дипломатических ухищрений.

Например, перед фиаско в Монлери он многократно указывал на различные недостатки машин, которые затем в гонке обернулись сходами. Из-за этого отношения между ним и спортивным директором Вилли Вальбом стали довольно напряжёнными. Одним из последствий стало, кроме всего прочего, то, что в Гран-при Швейцарии из всех разыгранных для Auto Union стартовых мест Момбергер получил худшее. Когда он шел на втором месте и получил из боксов сигнал "медленно", то возможно из протеста он проехал лучший круг и подвергся после гонки тяжёлым упрёкам со стороны Вальба. Возможно, эти ссоры и заставили Момбергера покинуть гоночную команду Auto Union в конце года.

Гран-при Италии в Монце был назначен на 9 сентября. На этой очень быстрой и очень опасной трассе в 1933 году погибли три великих гонщика: Борзачини, Кампари и Чайковский. Чтобы уменьшить скорости, в 1934 году организаторы гонки встроили в трассу шиканы. Для начала временные, из мешков с песком, но чрезвычайно действенные в смысле задуманного эффекта: средняя скорость в гонке упала до 105,175 км/ч, как написала одна итальянская спортивная газета "до скорости Fiat Balilla".

В начале лидировал Штук, за ним следовал Карачиола. День выдался очень жарким и мучительным для машин и гонщиков. Auto Union были снова оснащены закрытой передней осью. Это означало меньше охлаждения для области ног и педалей. Из-за еще

использовавшегося в то время проведения воды через продольные трубы рамы отдача тепла на педали была такой сильной, что подошвы ног стали невыносимо горячими. Через 20 кругов Штук с обожженными ногами передал машину Ляйнингену, позже он снова сам сел за руль. Ляйнинген чувствовал себя не лучше. Он находился в распоряжении только потому, что у него самого закончился бензин. После 50 круга и новой замены Ляйнинген-Штук лидером стал Карачиола, но вскоре он в изнеможении передал машину Фаджиоли, который и пересек финишную черту победителем. Штук занял второе место. Момбергер, которого, также из-за жары, сменял за рулем Себастьян, закончил гонку на седьмом месте. Главным образом эти инциденты в Монце и привели к тому, что в будущем году водо- и маслопроводы перенесли в шланги.

В горной гонке Мон Венту 16 сентября у Штука не было серьёзных соперников и одновременно с победой он получил титул чемпиона Германии по горным гонкам.

23 сентября состоялся Гран-при Испании на трассе Ласарте рядом с Сан-Себастьяном. Штуку, как обычно, удался хороший старт, но вскоре он сошел из-за поломанного маслопровода. На 10-м круге он занял идущую на восьмом месте машину Ляйнингена и начал великолепную погоню, во время которой он многократно улучшал рекорд трассы. Лучший круг он проехал со средней скоростью 219,5 км/ч. Но его проблемой было то, что он ехал на машине для горных гонок с маленьким бензобаком, который заставил его сделать дополнительную остановку на заправку. Таким образом, у цели он был только четвёртым, позади Фаджиоли, Карачиоли и Нуволари.

Окончанием сезона стал Гран-при Брюнна на "Кольце Масарика". Штук здесь добился своей третьей значительной победы перед Фаджиоли и Нуволари. Во время тренировки зрители имели возможность наблюдать за довольно необычной мешаниной из машин и гонщиков. Штук внезапно оказался за рулем Mercedes, а Нуволари проехал несколько осторожных кругов на Auto Union. Интересно, какими быстрыми могут быть хорошие гонщики даже в незнакомых машинах. Штук проехал круги за примерно 14:05 мин, Нуволари за 14:15. Просто удивительно, если сравнить с рекордом круга Фаджиоли в 13:16,2 мин!

Однако в этих "заездах на прокатных машинах" речь шла не просто о шутках чемпионов: напротив, Auto Union планировала в 1935 году усилить свою команду и обхаживала Нуволари. Уже во время тренировки к Гран-при Испании ему дали возможность проехать несколько кругов на Auto Union. Переговоры с этим гигантом автоспорта вел начальник отдела "пресса-пропаганда-спорт" доктор Рихард Фельтер. 15 октября он написал Нуволари:

...Основываясь на наших переговорах в Брюнне, у меня появилась уверенность, что Вы готовы ездить на нашей машине. Я хотел бы Вас попросить как можно быстрее сообщить Ваши требования и пожелания...

25 ноября Нуволари ответил и потребовал от Auto Union сумму, соответствующую его выдающемуся мастерству и популярности. Ответ из Цшопау, последовавший 4 декабря, был написан по-французски и очень вежливым тоном, и, тем не менее, он был подобен холодному душу:

Дорогой господин Нуволари,

я вынужден с сожалением сообщить Вам, что последнее время возникли некоторые сложности с Вашим ангажементом. Я хотел бы подчеркнуть, что не Ваши требования заставляют нас прервать переговоры. О них мы могли бы договориться, хотя они и значительно выше, чем мы ожидали. Я считаю своим долгом конфиденциально сообщить Вам, что причиной окончания наших переговоров является то обстоятельство, что некоторые нанятые нами на 1935 год гонщики, выразили опасения по поводу Вашего прихода в команду. Несмотря на то, что я лично не разделяю это мнение, но в наших интересах, чтобы в 1935 году среди наших гонщиков царил полное согласие и доверие. После зрелых размышлений мы приняли решение не продолжать переговоры с Вами. Я хотел бы еще раз подчеркнуть, что, как руководство фирмы Auto Union, так и я лично, очень сожалеем об этом обстоятельстве. Мы чрезвычайно ценим Вас как гонщика и как спортсмена и уверяем Вас в нашем неизменном уважении.

Быстрый ответ Нуволари показывает, что он хорошо знал отрасль и принимал ее правила:

Уважаемый доктор Фельтер,

Я получил Ваше письмо от 4-го этого месяца и принял к сведению сложности, возникшие по поводу завершения наших переговоров. Со своей стороны я принимаю Ваше решение в пользу

согласия с Вашими гонщиками.

Я хотел бы выразить Вам, доктор Фельтер, и руководству фирмы Auto Union благодарность за оказанное мне доверие и уверить Вас в моем уважении.

В будущем году я желаю Вам и Auto Union заслуженных успехов, в надежде присутствовать при этом, чтобы отпраздновать их вместе с вами.

Помолвка была расторгнута, хоть и под знаком примерной "fair play". Однако свадьба была только перенесена.

Пока гоночный отдел в Цвикау напряженно работал над машиной для 1935 года (Тип В), Штук установил на АФУСе целую серию рекордов скорости. При этом он за один день побил пять мировых рекордов, все со стартом с места: 1 км = 163,451 км/ч; 1 миля = 187,869 км/ч; 50 км = 241,770 км/ч; 50 миль = 243,890 км/ч; 100 км = 244,898 км/ч.

Неделей позже из Венгрии пришло сообщение, что на автобане Карачиола на Mercedes улучшил рекорд Штука на миле с места до 188,656 км/ч. Кроме того, Mercedes записал на свой счет следующие рекорды со стартом с хода: 1 км = 316,591 км/ч и 1 милю = 317,460 км/ч.

Каков же итог этого первого, богатого событиями сезона 750-килограммовой формулы? Из 10 важных кольцевых гонок Mercedes выиграл четыре (айфельскую гонку, Коппа Асербо, Италию и Испанию); Auto Union записала на свой счет три победы (Германия, Швейцария и Брюнн) и Alfa Romeo тоже три (Монако, АФУС, Францию). У Auto Union к этому добавились четыре победы в классических горных гонках - против одной у Mercedes; и восемь мировых рекордов - против трех у Mercedes.

Расстановка сил между машинами и гонщиками была более чем равномерна, и в гоночном сезоне 1935 года следовало ожидать жарких схваток.

Восходящая звезда

Первый гоночный сезон выявил как и исключительные достоинства типа "А", так и его недостатки. Уже осенью 1934 года гоночный отдел принялся за подготовку типа "В". Порше, который лично присутствовал при большинстве событий 1934 года, предпринял веские конструктивные изменения в деталях, не отклоняясь при этом от основной концепции.

Для начала, путем расточки диаметра цилиндров до 72,5 мм при сохранении хода поршня в 75 мм, литраж двигателя увеличили до 4951 см³. Степень сжатия увеличилась с 7:1 до 8,95:1. Результатом стала повышенная на 30% мощность в 375 л.с., теперь при 4800 об/мин. Средняя скорость поршня была по прежнему низкой - 12 м/с. Сухой вес машины смог быть уменьшен на 20 кг. Увеличение мощности достигли в основном за счет новых куполообразных поршней и использованного впервые составного коленчатого вала Хирта на роликовых подшипниках. Вплоть до 50-х годов, большинство гоночных машин были оснащены валами Хирта, потому что они допускали более высокое число оборотов - в соответствии с тогдашним уровнем смазочной техники.

Дополнительный бензобак над ногами гонщика убрали, зато центральный увеличили до объема 210 литров. Для этого пришлось удлинить на 110 мм базу, до 2910 мм. Начиная с 1935 года выхлопные трубы приняли типичную для всех последующих машин Auto Union изогнутую форму и выведены прямо наружу. После увеличения крутящего момента с 54 Кгм до 64 Кгм первую скорость стало практически невозможно использовать, поэтому начиная с типа "В" ее заблокировали.

Несмотря на удлинение колесной базы на 110 мм общая длина машины уменьшилась до 3920 мм, колея впереди и сзади расширилась на 30 мм до 1420 мм, общая ширина машины увеличилась с 1660 до 1690 мм. Высоту смогли уменьшить с 1160 до 1020 мм.

Систему охлаждения радикально перестроили. Циркуляция жидкости "радиатор-мотор-радиатор" теперь проходила по отдельным трубопроводам, частично сделанными из латунной жести, частично из гибких шлангов. Как описывалось в предыдущей главе, наиболее простое конструктивное решение использовать продольные трубы шасси себя не оправдало по двум причинам: во-первых, тогдашняя сварочная техника была еще не в состоянии обеспечить требуемую плотность швов, во-вторых, распространение тепла приводило к сильному

нагреванию педалей и всей кабины водителя, так как продольные трубы находились внутри кузова - снизу машина была закрыта сплошным днищем - и не охлаждались воздушным потоком.

Кроме того, из соображений аэродинамики, радиатор был установлен с легким наклоном назад. Подвеска задней оси также была изменена. Тяжелые листовые рессоры, относящиеся к неподрессоренным массам, заменили расположенными вдоль рамы торсионными. Торсионы, на которые Порше имел патент, значительно уменьшили неподрессоренные массы, так как сами они относятся к поддрессоренным. Боковая обшивка кабины по-прежнему оставалась довольно высокой. Чтобы облегчить посадку, тип "В" получил съемный руль.

В Европе еще царила зима, когда 15 февраля, на автострате под Флоренцией, Ханс Штук побил с 320,267 км/ч рекорд "летучей мили", установленный Карачиолой всего 109 дней назад. Штук ехал на особенно хорошо аэродинамически проработанной машине, с облицованной передней и задней осью, обтекателями за колесами и полностью закрытой изогнутым плексигласом кабиной. Эта рекордная машина стала знаменита под именем "Тур Лисса" - по названию расположенного недалеко от автобана города. На АФУСе, где ее немного позже ввели в бой, журналисты нашли удачное определение "гоночный лимузин".

Заодно с машиной на 1935 год была усилена и гоночная команда Auto Union. После того как не состоялся запланированный наем на работу Нуволари, по причине "опасений со стороны гонщиков с которыми мы имеем договор на 1935 год" - между строк это означало, что Ханс Штук, чье положение было особенно прочным из-за его доли в "Hochleistungsfahrzeugbau GmbH", не хотел быть понижен до второго номера в команде - директора добились приглашения Аккиле Варци. Можно предположить, что оба получили одинаковое положение внутри команды, так как Варци был в то время очень быстр и в зените своей карьеры.

5 мая 1935 года он дебютировал на Гран-при Туниса лучшим кругом (169,254 км/ч) и общей победой перед Вимиллем (Bugatti) и Этанселином (Maserati).

Всего лишь неделю спустя, 12 мая, в девятый раз состоялся Гран-при Триполи; весьма быстрая гонка, которую Варци выигрывал два последних года. И в этот раз, на новой машине, он держался в головной группе и на 30-м круге перенял лидерство. Именно в этот момент Карачиола, с пятой позиции, начал одну из своих небывалых погонь, отлично направляемый Альфредом Нойбауэром, великим стратегом гоночных трасс. Варци лидировал в гонке до предпоследнего круга; дефект шины лишил его возможной победы. В конце выиграл Карачиола со средней скоростью 197,993 км/ч и закончил гонку на 1:06,6 мин впереди Варци. На 21-м круге Штук благополучно избежал тяжелой аварии. На скорости около 250 км/ч он заметил позади своей машины огонь. Призвав на помощь весь свой опыт, торможением и включением более низкой скорости ему удалось ее остановить, и был вытаснен из горящей машины подоспевшим маршалом, до того как с ним случилось что-то серьезное. Что же произошло? Либо пробилась одна из выхлопных труб, или она даже совсем оторвалась от головки блока цилиндров. Как бы то ни было, из поломанной выхлопной трубы вырвалось пламя, прогорел один из маслопроводов и масло вспыхнуло. Работающий на полных оборотах мотор даже подпитывал огонь. Но благодаря несомненно не повсеместной для тех времен хорошей организации, правильные помощники оказались в правильном месте, освободили гонщика и потушили горящую машину.

Начальный баланс сезона 1935 года вышел положительным. После трех гонок по одному первому и одному второму месту для команд Mercedes и Auto Union (Mercedes не выступали в Тунисе, а Auto Union в Монако). Но гоночное руководство должно было думать о будущем и сделало это, пригласив еще в течение идущего сезона молодых гонщиков для тестов на Нюрбургринге (Практика, применяемая и Mercedes-Benz, так как со стороны правительства Рейха высказывались пожелания "чисто немецких" побед. В то время это означало: немецкий гонщик на немецкой же машине).

На "Ринг" послали целый ряд молодых людей, но только один из них показался многообещающим: молодой человек из гоночной команды DKW по имени Бернд Роземайер. Он произвел впечатление на ответственных лиц своим природным талантом в обращении с совершенно не знакомой ему гоночной машиной класса гран-при. К этому нужно добавить ярко выраженную веру в свои способности и упорное стремление не только быть принятым в гоночную команду, но и по возможности сразу принять участие в гонке.

Некоторое время спустя он сам рассказал о своем "вступлении" в гоночную команду Auto Union:

Это забавная история: после экзаменов по вождению на "Ринге" я получил договор гонщика "нового поколения" и к этому перспективу стартовать в легкой и не очень быстрой гонке сезона 1935 года. Когда постепенно приблизилась гонка на АФУСе, я подумал, что это как раз то, что мне нужно. Но Вилли Вальб, гоночный директор, был против, потому что боялся, что я сломаю себе шею. После того как он сказал свое "нет", я ежедневно записывал на его настольный календарь вопрос "Стартует ли Роземайер на АФУСе?". Эти вопросы в его календаре и мои ежедневные посещения в его бюро повторялись до тех пор, пока в один прекрасный день Вальб не выдал свое разрешение на старт на АФУСе.

Хотя и существуют разные версии этой истории, но с необычайным упорством Роземайера во время гонок мы встретимся еще не раз.

Таким образом Бернд Роземайер дебютировал на АФУСе 26 мая 1935 года. Очень быстрая гонка, разделенная на два предварительных заезда и один финальный. Штук выиграл первый предварительный заезд, финальный он закончил четвертым, позади Варци. Победителем стал Фаджиоли на Mercedes, второе место занял Широн на Alfa-Romeo. А как же Роземайер? Ему пришлось сойти с дистанции в одном из предварительных заездов, после того как у него отлетел протектор. Несмотря на это, внимательные репортеры уже тогда обратили внимание, как он справился с непривычным и очень сложным положением. Кроме того, заслуживает внимания, что в первом предварительном заезде он стоял в первом стартовом ряду, рядом с Штуком - во время гонки на АФУСе, впервые в Германии, применили на практике распределение стартовых мест по результатам тренировки. Кроме начала стремительной карьеры Бернда Роземайера, это гонка на АФУСе примечательна еще в двух аспектах: это была первая в гоночной истории "битва шин"; Continental использовали три разных типа гоночных шин, чтобы набраться опыта на трассе с максимальной скоростью в 300 км/ч. Шины были такими разными, что часть из них требовали замены уже через несколько кругов, или не держались вообще (отрыв протектора), зато другая часть не получила никаких повреждений и Фаджиоли удалось проехать всю гонку без замены шин и по этому выиграть. Другая особенность этой гонки на АФУСе так же связана с шинной проблемой, поскольку инженеры были, конечно же, отлично с ней знакомы. Сделав правильный вывод, что на гоночной трассе состоящей главным образом из двух длинных прямых, не обязательно экономить каждый грамм веса, для этой гонки машины Auto Union впервые оснастили встроенными пневматическими домкратами. Как только машина останавливалась в боксах, к ней снаружи подсоединялся баллон со сжатым воздухом, машину поднимали на встроенном домкрате и было возможно заменить колеса за значительно более короткое время чем на обычных козлах.

Вернемся к гонкам и Бернду Роземайеру. 16 июля во время "Айфельской гонки" на Нюрбургринге новичку Роземайеру удалось совершить такое, от чего перехватило дыхание у специалистов по гоночному спорту и дало им возможность почувствовать, что им готовят будущие гонки. На 7-м круге Бернд Роземайер обогнал экс-чемпиона Карачиолу и сохранил лидерство до последнего круга. Только у "Деттингер Хое", за 4 км до цели, Карач обошел не очень хорошо работающую Auto Union. Великий Карачиола и молодой Бернд Роземайер пересекли финишную черту с разницей в 1,9 секунды. Родился новый чемпион.

Гран при АКФ [Автомобильный Клуб Франции, ACF] - самая важная международная гонка - состоялась 23 июня 1935 года на гоночной трассе Лина-Монлери у Парижа, теперь, подобно Монце, оснащенной шиканами. Штук и Варци вывели на старт машины в увеличенными моторами (5,6 литра), Роземайеру досталась такая же, как и в Айфеле. Варци показал лучшее тренировочное время, но, как и остальные две Auto Union, в гонке у него были большие проблемы - для трассы и жаркой погоды были выбраны неправильные настройки карбюратора и зажигания. К тому же Варци страдал от сильной боли (воспаление аппендицита) и в конце гонки уступил свою машину Роземайеру, который сошел из-за дефекта тормозов. Роземайер снова доказал свое упорство: без малейшей надежды на победу, он из-за всех сил гнался за ведущей группой и закончил гонку - после 12 остановок в боксах! - на пятом месте. За спортивное поведение публика наградила его дополнительными аплодисментами. Машина Штука так же сошла с дефектом тормозов.

28 июля на Нюрбургринге проходил Гран-при Германии, к которому обе немецкие фирмы

готовились особенно тщательно. Auto Union выставила четыре машины Штука, Варци, Роземайера и Пича (Ляйнинген в резерве). И тем не менее во время этой гонки произошло казалось бы невозможное: Тацио Нуволари, на не совсем уже новой Alfa, не смогли удержать ни один из Mercedes и не одна из Auto Union, и он выиграл Гран-при Германии. Штук занял второе место, Карачиола третье, Роземайер, несмотря на многочисленные остановки в боксах, четвертое, Варци/Ляйнинген восьмое, Пич девятое.

15 августа команда Auto Union уже в Пескаре, по случаю "Коппа Асербо". Лучший круг и победа достались Варци, который тем самым отпраздновал свою вторую победу на Auto Union. Детальность: во время гонки Варци показал на "летучем километре" 260,896 км/ч! Роземайер, после эффектного происшествия, занял второе место.

Этот случай продемонстрировал феноменальную реакцию Роземайера и его великолепное владение собой при внезапном появлении сложных ситуаций. На восьмом круге, перед поворотом, заблокировалось заднее колесо. Никаких шансов на то, чтобы невредимым пройти поворот. Справа фронтонная стена, слева от нее телеграфный столб, перед ней канава. За доли секунды Роземайер понял, что есть только один "выход", направил машину в правильное положение, задел три придорожных столбика, перелетел через канаву и провел машину между стеной дома и столбом, снова выехал на дорогу, заменил на складе задние колеса и продолжил гонку с сильно помятой задней частью машины. Фердинанд Порше позже пошел на место аварии и замерил расстояние между столбом и стеной дома: оно всего на несколько сантиметров шире, чем машина (дошедшие до нас числа варьируются от 2,5 см шире до 6 см уже!).

Таким стал дебют молодого Роземайера на итальянской земле, которым от мгновенно завоевал симпатии увлеченных гонками итальянцев. Пресса писала: "Он едет как Нуволари...". И действительно, он уже был на пути к тому, чтобы затмить самого знаменитого мастера руля того времени. С каждой гонкой он набирался опыта и на шаг приближался к своей первой победе в Гран-при.

Второй Гран-при Швейцарии на трассе Бремгартен у Берна прошел под знаком победы Карачиола от старта до финиша, в этот день с ним никто не мог тягаться. Роземайер закончил гонку на третьем месте, на том же круге что и победитель; всех последующих обошли на круг.

8 сентября 1935 года. 13 Гран-при Италии на "Аутодромо ди Монца". В жарком сражении, отмеченным многими сходами, победил Ханс Штук перед Нуволари и Роземайером. Из 17 стартовавших машин только пять доехали до финиша, из них три в зачете, все Mercedes сошли. Роземайер сдался на 18 круге из-за дефекта тормозов, на 21-м он перенял машину Пича и - теперь на восьмом месте - устремился в захватывающую погоню, вознагражденную третьим местом, позади Нуволари.

Гран-при Испании на трассе Ласарте у Сан Себастьяна была назначена на 22 сентября. Справедливость, уравнивая невезение в Монце, принесла Mercedes тройную победу. Четвертым стал Вимиль на Bugatti, пятым Роземайер. Лидирующий Штук сошел из-за поломки коробки передач. Варци попал в голову камень, сначала он отдал свою машину Пичу, затем продолжил гонку, проехал с 173,825 км/ч лучший круг, но из-за боли вынужден был снова передать машину Пичу, который в конце концов сошел на 24 круге из сломавшегося поршня.

29 сентября 1935 года имеет особое значение для нашего героя в двух отношениях. В последней гонке года, Гран-при Брюнна на "Кольце Масарика", Бернд Роземайер выиграл свою первую гонку; и здесь же, после гонки, он встретил знаменитую тогда летчицу Элли Байнхорн...

Но все по порядку! Гонка прошлое без участия Mercedes, поэтому на этот раз друг другу противостояли только Auto Union и Alfa Romeo. Фаворитом считался Штук, но птица принесла ему неудачу. Это в прямом смысле слова, так как именно птица разбила ему очки и ранила глаз. Штук передал машину Пичу, но после короткой врачебной помощи снова сел за руль, но позже все-таки сдался. Теперь путь был свободен для Бернда Роземайера, который разглядел свой шанс и использовал его. В этот день даже Нуволари не смог отобрать у него долгожданную победу. В тоже время это был первый из многочисленных поединков, в которых еще сойдутся эти два выдающихся мастера гонок той эпохи.

Предоставим теперь Бернду Роземайеру проехать последние круги по "Кольцу Масарика", а сами подведем итоги закончившегося сезона 1935 года. Несмотря на потерю главного конструктора Ханса Нибеля (умер в ноябре 1934 года), для Mercedes сезон был очень успешным. Из 15 важнейших кольцевых гонок "старейшая в мире автомобильная фабрика" выиграла девять: Монако, Триполи, АФУС, Айфельскую гонку, Пена Рин, Францию, Бельгию, Швейцарию и Испанию. Auto Union смогла записать на свой счет четыре победы: Тунис, Коппа Асербо, Италию и Брюнн, а кроме того три победы Штука в горных гонках. Победу Alfa в Гран-при Германии следует в первую очередь отнести за счет выдающегося Тацио Нуволари и она не должна водить в заблуждение относительно технического отставания машины.

Вернемся к Гран-при Брюнна. Гонка окончена. Победителя впервые зовут Бернд Роземайер. На его плечи надет огромный лавровый венок, и он как раз собирается совершить очень важное для его дальнейшей жизни знакомство. Но пусть лучше Элли Байнхорн сама расскажет о своей первой встрече с Берндом Роземайером.

Бернд ехал по кругу. С белыми кругами вокруг глаз на покрытом пылью лице, гигантским лавровым венком вокруг шеи, он смотрел на меня двумя смеющимися, серо-голубыми глазами. Господи, вот радуется этот человек! Первая победа молодого гонщика. Я поняла, что Роземайер переживал в этот момент то, что никогда не вернется, сколько бы побед он еще не одержал. Я и не думала о том, что его радость как-то связана с моими поздравлениями.

Плавным движением Роземайер раздвинул поздравляющую его толпу и пожал мне руку.

Во время этой первой встречи Элли Байнхорн интуитивно почувствовала, что все, за что принимался этот молодой гонщик, он делал настолько интенсивно, что больше не оставалось места для чего-то другого. Это действительно очень удачная характеристика Бернда Роземайера.

Битва титанов

Гоночный сезон 1936 года начался в дожде Монте-Карло и кончился в тумане Фельдберга. Для AUTO UNION, несмотря на трудное начало, этот сезон стал самым успешным в ее гоночной истории. Причина – была найдена почти непобедимая система человека и машины в комбинации "Роземайер AUTO UNION", которая редко наблюдается в истории автомобильного спорта. Водительский талант и спортивное рвение Роземайера в 1936 году достигли уровня Тацио Нуволари, единственного гонщика вообще, который мог превзойти Роземайера в гонке.

Роземайеру удалось завоевать семь побед, в период от Пасхи до конца сентября: пять в кольцевых гонках и две – в горных. Он стал любимцем гоночных болельщиков всей Европы, насчитывающих миллионы человек. Не менее необычным, чем талант Роземайера, был автомобиль, предоставленный на этот сезон по-отечески относившимся к нему Фердинандом Порше. Это была самая мощная в мире машина формульного класса, развивавшая 520 л.с. и огромный крутящий момент 87 кгм.

Изменения в "Тур С" по сравнению с предшественником состояли в увеличении диаметра цилиндра с 72,5 до 75 мм и удлинении хода поршня с 75 до 85 мм. Таким образом, был достигнут рабочий объем в целых 6005 см³. Номинальная частота вращения повысилась незначительно – с 4800 мин⁻¹ до 5000 мин⁻¹. Максимальный крутящий момент достигался с очень низких оборотов – 2500 мин⁻¹. Чтобы вообще можно было этот момент использовать, машина получила блокирующийся дифференциал ZF. Максимальная скорость для нормальных кольцевых гонок была около 340 км/ч.

Произошли некоторые изменения и в области персонала. Спортивным директором AUTO UNION в 1936 году стал инженер доктор Карл Фойерайссен, вышедший из отдела исследований и разработок фирмы Norgsch. Состав команды 1935 года – Штук, Варци, Роземайер – остался полностью прежним. С той только разницей, что Роземайер становился неоспоримым № 1 в команде. Дополнительно в команду были приняты два молодых

гонщика, которые многообещающе проявили себя на уже упоминавшихся тестах: Эрнст фон Делиус и Рудольф Хассе. Рудольф Хайдель, также предполагавшийся в составе молодежной команды, погиб в ходе тренировки в Монце.

Взгляд в Унтертюркхайм (*Mercedes – А.Г.*): Нойбауэр также усилил свою команду в плане персонала - "ядро" в лице Карачиоллы, фон Браухича и Фаджиоли было дополнено опытным Широном и Херманном Лангом, бывшим гоночным механиком Фаджиоли.

Обе эти стоявшие особняком в истории автоспорта команды имели практически только одного соперника: Тацио Нуволари на Alfa Romeo. В этом сезоне он располагал как 8-цилиндровым, так и новым 12-цилиндровым автомобилем.

К началу сезона, в марте, Ханс Штук установил 8 рекордов на автобанах Франкфурт-Хайдельберг, из них 5 мировых рекордов на длинных дистанциях.

За неделю до Пасхи он выиграл старейшую горную гонку в мире, Ля Турби, с новой рекордной скоростью 103 км/ч.

Гоночный сезон начинался. Однако бросим сначала взгляд на календарь гонок: по сравнению с прошлым годом он значительно изменился. Гонки на Гран-при Бельгии и Брюнна были отменены из-за экономических соображений, гонка на АФУС – из-за строительства профилированного северного виража, Гран-при Испании – ввиду начавшейся гражданской войны. Наконец, Гран-при АКФ на этот раз проводился только для спортивных машин, средство избежать тотального превосходства немецких автомобилей, которое, правда, сами французские гонщики называли совершенно не элегантным. Календарь был расширен добавлением 3-х кольцевых гонок, которые, правда, не были заявлены в качестве Гран-при: Будапешт, Милан и Ливорно.

13 апреля, в Монте-Карло, на 8-ом Гран-при Монако, дождь лил как из ведра. На втором круге произошла массовая авария в шикане, после того, как из машины Тадини на дорогу вылилось масло. Для Широно, Фарины, фон Браухича и Сиены гонка закончилась. В этот день и в таких условиях Караччиола провел одну из величайших своих гонок, принесшую ему звание "дождевого чемпиона". Победа для него имела тем более важное личное значение, что тремя годами ранее, здесь, в Монте-Карло, он потерпел свою самую тяжелую аварию, которая едва не закончила его гоночную карьеру.

Варци и Штук финишировали на 2-м и 3-м местах. Штук показал лучшую скорость – 90,1 км/ч – на 98 из 100 кругов.

Роземайер в первой трети гонки из-за проблем с карбюраторами вынужден был захватить в боксы, после чего начал преследование. В ходе него, на загрязненной маслом и остатками резины трассе, его занесло на повороте "Казино" с последующим ударом о каменную стену. Гонка для него закончилась. Однако такой инцидент не мог поколебать его уверенность в себе. Он выбрался из машины, огляделся, и его взгляд упал на каменную вазу, которая при столкновении упала с парапета на автомобиль и не разбилась. Он взял этот "кубок" под мышку и зашагал в свои боксы. Радиорепортеру, спросившему про вазу, гонщик ответил: "Ах, знаете, я взял ее с собой, поскольку она очень напоминает кубок князя Монако, за который мы здесь боремся. Так сказать, в качестве утешения".

Гонку в Триполи 19 мая в третий раз выиграл Акилле Варци с новым рекордным временем 2:31:25,4 час на дистанции 524 км (208,412 км/ч); Штук был вторым, отстав на несколько секунд. На очень быстрой трассе Меллаха (*Ливия, около Триполи – А.Г.*) машины AUTO UNION могли полностью использовать свою огромную мощность. Сначала гонку возглавил Роземайер, однако на 12-м круге он был вынужден менять шины, после чего предпринял погоню и вышел на 2-е место, но затем окончательно сошел на 16-м круге, когда его машина загорелась – как и годом ранее машина Штука. Редкое повторение случая.

Но мало того. На Гран-при Туниса, неделей спустя – драматическое повторение. Автомобиль Роземайера после смены шин загорается. Опять быстрый в реакциях Бернд без последствий смог оказаться в безопасности. Гонку выиграл Караччиола. Штук сошел из-за неисправности двигателя, Варци – из-за переворота.

И на Гран-при Пена Рин (*гонки под эгидой испанского королевского автоклуба – А.Г.*) 5 июня Роземайера тоже преследовали неудачи. На тренировке из-за неисправности рулевого управления он вылетел с трассы; машина ударила о фонарный столб. Роземайер отделался легкими повреждениями колен и носа. Несмотря на это, двумя днями позже он был на старте. Правда, на 6-м круге и затем еще раз, во второй половине гонки, он был вынужден

заезжать в боксы, чтобы ему закрепили бензобак. В итоге он занял 5-е место, вслед за дебютировавшим фон Делиусом. Победил в гонке "безбашенно" ехавший Нуволари на 12-цилиндровом Alfa Romeo.

Судьба повернулась к Роземейеру другой стороной 14 июня на Айфельской гонке, одной из наиболее примечательных, когда-либо проводившихся на Нюрбургринге. Тренировка началась при хорошей, не слишком жаркой погоде. В день гонки, однако, было прохладно и дождливо. Со всей поспешностью машины настраивались на изменившиеся погодные условия и "обувались" в поставленные Conti "шины для Нюрбургринга". Они имели особо глубокий профиль, и спортивные директоры надеялись во влажных погодных условиях обойтись без смены шин. Айфельская гонка имела 10 кругов = 228 км. Места на старте разыгрывались среди участвовавших фирм. Alfa, Mercedes и AUTO UNION имели по одному месту в первом ряду. В предвкушении последующих событий руководители команд поставили в первый ряд гонщиков, показавших лучшие времена на тренировке: Нуволари справа у боксов, Роземайер – в середине, фон Браухич – слева. Еще минута до старта. Моторы запущены, между трибунами и помещением хронометристов оглушающий шум. Никогда раньше Нюрбургринг не слышал таких шумовых эффектов. Стартовый выстрел! Сначала вперед вырвался Роземайер, однако потом, словно выпущенный из клетки хищник, с третьего ряда прорвался Караччиола, на южном вираже вышел в лидеры и на противоположной прямой на 100 м оторвался от Нуволари. Роземайер следовал за ними на третьей позиции. В такой последовательности они и закончили первый круг перед трибунами.

Побудем мгновение при этом скоротечном проезде мимо трибун. Ведь это определенным образом типичная картина той эпохи – в том числе и акустически. В течение нескольких секунд – три самых значимых гонщика того времени, на трех важнейших и очень отличающихся машинах 750-килограммовой формулы. Рудольф Караччиола – на Mercedes W 25 с его типичным "поющим" звуком компрессора под нагрузкой и дьявольским рычанием при сбросе газа, вызываемым расположенным перед карбюратором компрессором, и тем, что при сбросе газа воздух через клапан стравливался из нагнетательного трубопровода. Alfa Тацио Нуволари отличалась ядовитым звуком выхлопа, доходившим до болевого порога. AUTO UNION Тур С Бернда Роземайера был самым тихим из всех, поскольку в коротком выпускном тракте не мог возникнуть большой резонанс. Компрессор AUTO UNION работал тоже относительно тихо. Правда, при проезде автомобиль вызывал огромное звуковое давление, которое особенно чувствовалось в области желудка.

Между тем, три лидирующих гонщика достигли южного виража. И тут – густое облако дыма из машины Роземайера! Вопль с трибун превысил все границы. Роземайер опять горит? Но нет, он продолжает езду и проходит противоположную прямую с чисто работающим двигателем. Облако дыма – это было сгоревшее масло из направляющих клапанов, уплотнявшихся только при полностью прогревом моторе.

После третьего круга – первая сенсация. Нуволари обогнал Mercedes Караччиола и вышел в лидеры. Нуволари, автомобиль которого по мощности уступает Mercedes и AUTO UNION, вновь проводит великую гонку и нивелирует своей затмевающей все ездой недостаток машины. Дольше давить на газ, с большей скоростью входить в поворот – все это приносит десятые доли секунд, которые быстро складываются в секунды на 172 поворотах Нюрбургринга. На четвертом круге он оторвался на целых 17 секунд от Роземайера, который был уже на втором месте. Караччиола вскоре вынужден был сойти из-за дефекта амортизатора. Проследим же за борьбой между Нуволари, старым мастером, и молодым Роземайером – двумя личностями, которые в своем отношении к спорту были так же схожи, сколь различались внешне. Оба располагали водительскими качествами, которые не даны другим, оба боролись с чудовищной личной отдачей и были всегда готовы делать это на границе возможностей – а иногда и перейти ее.

Роземайер бросился в погоню и уменьшил разрыв с Нуволари до 10,5 секунд на шестом круге. На седьмом круге оба пронеслись мимо боксов в направлении южного виража на скорости около 280 км/ч в 20 метрах друг от друга. При разгоне из южного виража Alfa могла держать темп до 150 км/ч, потом на слегка подсохшей трассе стал заметнее могучий крутящий момент 6-литрового двигателя и Роземайер смог обогнать Нуволари на противоположной прямой, последний мог мало что ему противопоставить. Как по-разному было в этом момент у обоих на душе! Роземайер теперь впереди Нуволари и наращивает отрыв. Средняя скорость – около 117 км/ч. На восьмом круге – на стартовой прямой еще хорошая видимость – раздалось объявление по радио из района поворота "Карусель".

Внезапный туман! Нужно назвать его именно внезапным, поскольку за несколько минут вся трасса Нюрбургринга была окутана непроницаемой мглой. Видимость не достигала и 20 метров. Из башни хронометристов не было видно трибун. Но те, кто ожидал теперь замедления темпа гонки, могли чувствовать себя разочарованными – по меньшей мере, что касалось лидирующего Роземайера. Без малейшего уменьшения скорости, он вел машину до финиша практически вслепую, только лишь по памяти и необъяснимой интуиции.

Существуют пленки с записью этой гонки, на которых около трассы расплывчато виден руководитель гонки, дающий сигналы: "Медленно, медленно". Однако гонщики их не замечают. Машины видны в 10 м от камеры, как возникающие и тут же исчезающие серые тени.

Роземайер знает, что лидирует. Однако не может различить сигналы своего руководства. Так что он не представляет, что творится позади него. Он не замечает, что Нуволари не может поддерживать такой темп в тумане. Поэтому он мчится, на границе своих возможностей и сверх границы возможностей большинства участвующих гонщиков, к победе, которая считается самой его захватывающей и приносит ему титул "мастер тумана". Публика, находившаяся в чудовищном напряжении, поскольку ориентируется практически лишь по звуку, после победы Роземайера разражается бурным ликованием и восхищенно приветствует своего героя. Роземайер показал в гонке среднюю скорость 117,5 км./ч. Нуволари пришел на финиш вторым, в 51 секунде позади Роземайера, и был также бурно приветствован – ведь он своей впечатляющей борьбой с более молодым соперником обеспечил публике напряжение, ради которого и приходят на автогонки.

Роземайер, вне себя от счастья, принимает огромный лавровый венок. Тацио Нуволари делает свой обязательный глоток из термоса, улыбается победителю и идет вслед за ним по лестнице.

Неделей позже, на Гран-при Будапешта, произошло "новое издание" Айфельской гонки, но в обратной последовательности. Сначала Роземайер безоговорочно лидировал. Но на очень медленной трассе преимущество более мощных машин было небольшим, а мастерство гонщика – более решающим. Плюс ко всему, Феррари использовал 8-цилиндровые Alfa с укороченной базой, которые на 5-километровой трассе, состоящей из 700 – метровой прямой, а в остальном – из сплошных поворотов, имели преимущество. Нуволари победил, Роземайер был вторым с отставанием в 14 секунд.

Вновь неделю спустя, 28 июня, Нуволари победил в новой городской гонке в Милане, обогнав своего старого соперника Акилле Варци, выступавшего на единственном AUTO UNION.

Роземайер в этой гонке не стартовал, поскольку был вне борьбы из-за старой болезни печени и даже был вынужден лечь в больницу. Едва машины прибыли из Будапешта, как Фойерайссену позвонил из Берлина Роземайер с информацией, которая заставила побледнеть. О болезни печени у Роземайера было известно руководству, еще зимой он был вынужден лечиться. Однако инцидент считался исчерпанным. Но теперь ситуация выглядела по-другому. 26 июля проводился Большой Приз Германии, в любом отношении важнейшая гонка года для обеих немецких команд. Роземайер к этому моменту был определяющей все фигурой в гоночной команде AUTO UNION, так что гонку с надеждой на успех без него совершенно нельзя было представить. Получится ли у него после пребывания в больнице снова обрести форму до Большого Приза? Вопрос, который в то время занимал не только Фойерайссена и людей из AUTO UNION, но и интенсивно дискутировался во всей прессе.

Однако Бернд Роземайер вновь всех поразил. Через две недели он был опять на ногах. Он, после того, как покинул больницу, первым делом позвонил в гоночное отделение и объявил: "В понедельник я женюсь". И вот, в понедельник, 13 июля 1936 года, Бернд Роземайер, гонщик, и Элли Байнхорн, летчица, стали мужем и женой. 23 июля "самая быстрая пара в мире" появилась на тренировке в Нюрбургринге. Элли Байнхорн отчетливо помнит, как ужасно взволнована она была в начале, и как естественно она за несколько минут была принята в круг великих гонщиков. Сколь учтивы и дружелюбны по отношению к ней и друг другу были те, которые на гоночной трассе устраивали бескомпромиссную борьбу!

Роземайер показал на тренировке быстрейший круг. На старте, места на котором все еще разыгрывались жребием, он стоял в третьем ряду.

Как и большинство гонщиков, он несколько суеверен: его счастливое число 13. Он женился 13 числа, его супружеству будет 13 дней, когда раздастся стартовый выстрел.

В день перед гонкой Роземайер рано идет в постель. Он проводит спокойную ночь, встает рано, легко завтракает и едет на трассу. Время старта – 11 часов. Впервые пытаются провести старт по сигналу дорожного светофора, который подвешен по центру трассы. Красный сигнал означает "еще минута до старта", Автомобили запускаются частично внешними стартерами, частично – рукоятками, остальные – "с толкача". Начинается суэта, когда некоторые моторы не хотят заводиться, некоторые глохнут. Желтый сигнал – "15 секунд до старта". Напряжение достигает высшей точки, все ждут разрешающего "зеленого". Но его нет, светофор отказал. Сильная нервозность гонщиков прекращается хладнокровно произведенным стартовым выстрелом. В бешеном темпе пелетон приходит в движение. Уже через несколько метров фон Браухич, стартуя из второго ряда, прорывается в лидеры. Роземайер едет крайним справа у боксов и, проезжая, дает знак своей молодой жене. Перед гонкой он обещал ей: "Не волнуйся за меня. Я ничем не рискую. Если все будет идти нормально, на каждом круге я буду давать тебе знак".

Бернд Роземайер, который до сих пор очень много рисковал и обычно брал в расчет порцию удачи – если таковая имелась в прошедших гонках – на основе результатов тренировок и решающего шинного вопроса выбрал для Гран-при Германии ясно продуманную тактику, которой в гонке строго придерживался. Он разделил 22 круга на 3 отрезка, т.е. предусмотрел 2 смены шин, чтобы каждый раз показывать быстрые круги на свежих шинах. Эта тактика замечательно оправдала себя, как видно из следующей таблицы.

Уже на третьем круге он показал рекордное время, меньше казавшихся незыблемыми 10 минут.

01. 10:25	12. 10:18
02. 10:06	13. 10:19
03. 9:56	14. 10:16
04. 10:13	15. 10:19
05. 10:09	16. 11:38 - R+T
06. 10:10	17. 10:23
07. 10:45 - R	18. 10:28
08. 10:45	19. 10:30
09. 10:39	20. 10:28
10. 10:08	21. 10:27
11. 10:16	22. 10:30

Примечание: R – замена шин, T – заправка.

Роземайер заканчивает гонку единоличным лидером с новым рекордным временем 3:48:39,3 ч = 131,65 км/ч. Штук, для которого предусмотрели только одну замену шин, был вторым, показав среднюю скорость 129,5 км/ч. Бривию привел единственную не сошедшую заводскую Alfa на финиш третьей. Хассе показал хороший четвертый результат, а фон Делиус, второй "новичок", был шестым. Насколько быстрее стали машины, видно из того факта, что занявший шестое место фон Делиус со средней скоростью 122, 5 км/ч показал точно такое же время, как победитель двухлетней давности фон Браухич и перекрыл скорость прошлогоднего победителя Нуволари (121,1 км/ч).

Однако уйдем от этих сухих, пусть и очень интересных цифр и позволим рассказать Элли Байнхорн, как она пережила первую гонку в качестве фрау Роземайер.

После стартового выстрела, освободившего всех от напряжения, у меня на мгновение ослабли колени, когда я увидела моего Бернда, прорывающегося из третьего ряда вперед. Он ехал по правой стороне около боксов и, поравнявшись с нами, уже набрал огромный темп. Автомобили располагались очень тесно. Мне показалось тогда, что их разделяют сантиметры. В этот момент, когда я первый раз столкнулась с действительностью автомобильных гонок, невольно подумала о моих полетах. Они были безобидны по сравнению со всем этим, даже спортивные. Впервые я получила представление, какие психические и физические нагрузки означает 500-километровая гонка на этих чудовищах. Я была настолько сильно внутренне взволнована, что вынуждена была бороться со слезами и толком не поняла, кто стал лидером на противоположной прямой. Настали десять минут тишины, прерываемой только сообщениями из громкоговорителей о положении на трассе.

Как я должна была выдержать эти 22 круга? Сидеть и ждать, пока они появятся? Это было не для меня.

Паула Штук, вот кто более всего своим опытом и спокойствием помогла мне в буквальном смысле "выдержать дистанцию". У нее была перед собой доска с несколькими секундомерами и большой таблицей, куда она заносила все времена. Я должна была называть ей номера проходивших машин. Так я вновь несколько овладела собой. Надо мной, на крыше боксов, стоял отец Бернда, который каждый раз, когда я смотрела вверх, успокаивающе кивал мне.

Загорелась предварительная информация. Номер четыре? Нет, после первого круга лидирует номер 14, Манфред фон Браухич на Mercedes. Вот теперь следующая цифра. Четыре! И тут мы уже услышали их приближение – сначала высокое пение компрессора Mercedes, затем глуховатый звук AUTO UNION. Оба промелькнули мимо и вошли в южный вираж. Еще раз я увидела его на противоположной прямой. И действительно, несмотря на убийственную скорость, он узнал меня и приложил два пальца к белому шлему. Значило ли это действительно "все в порядке"?

Из второго круга Бернд вышел на стартовую прямую лидером. Бернд, мой муж уже 13 дней, лидировал на Большом Призе Германии.

Волнение заставило Элли вдруг спрыгнуть со стены, когда ее Бернд на 7-м круге заехал в бокс для замены шин, чтобы сказать ему что-нибудь ободряющее или коснуться его руки.

"Прочь!" - закричал на меня Фойеррайсен. Я испугалась и отошла в смущении. Ведь, в конце концов, мужчина, сидящий в машине – мой муж. Механики работали, как машины. Всего через 42 секунды были заменены задние шины. Дикая погоня продолжилась. Аплодисменты специально для команды в боксах. Я закусила губу и ломала голову, почему мне нельзя было перекинуться словом с Берндом. Это определенно не отобрало бы его шансы на победу.

Тут ко мне в боксах подошел доктор Фойеррайсен, вытер лоб, на котором еще были капли пота от нервного напряжения. "Разве Бернд Вам не сказал, что Вы не должны касаться машины во время гонки? Боже мой! Если бы Вы ее даже на мгновение задели, он был бы тотчас дисквалифицирован. Вы могли бы по незнанию натворить дел."

Вот это был мой первый опыт в области строгим правил Гран-при.

Последний круг Большого Приза Германии 1936 года Элли Байнхорн вспоминает очень точно:

Мы ждали нашего победителя. На информационном табло светилась цифра "4". И вот он появился, последний раз нажал на газ и промчался через линию финиша. И в этот момент, когда все меня звали, напряжение последних часов пролилось потоком слез. Я отвернулась и не понимала, что все от меня хотят.

Наконец, ко мне пришел Бернд, с огромным лавровым венком на плечах и призом фюрера в руках, обнял меня и сказал: "Эта победа – мой свадебный подарок задним числом".

В середине сезона 1936 года не было никакого сомнения в том, что AUTO UNION Тур С был самым мощным и лучше всего подготовленным автомобилем для Гран-при. Этого не могла изменить даже победа Нуволари в гонке Коппа Чиано 2 августа. Роземайер в этот день был психологически не в форме, поскольку уже три дня не имел известий от жены, которая находилась в перелете через три континента. Он был достаточно разумен, чтобы после нескольких кругов передать свой автомобиль с лидирующей позиции Штуку.

15 августа, на гонке Коппа Ачербо, этот небольшой кризис забыт. Роземайер непобедим и одерживает победу, которой никто не смог помешать ни в одной фазе гонки. Второй с отрывом в 6 минут фон Делиус, третий – Варци. Впечатляющий успех AUTO UNION.

С 15 августа по 27 сентября, за период в 43 дня, прошли пять гонок. Роземайер победит во всех. Неповторимая позже победная серия для AUTO UNION. Первое второе и третье место и быстрейший круг в Пескаре, первое, второе и третье место и быстрейший круг в Берне, первое и второе место в Шауинсланде, первое и третье место и быстрейший круг в Монце, первое место в Фельдберге.

Третий Большой приз Швейцарии проводился 23 августа 1936 года вблизи Берна на трассе Бремгартен. Перед официальным началом тренировок Роземайера можно было видеть в специальном автомобиле Nogh, названном им "Мануэла", проверяющего трассу. На сиденье рядом был фон Делиус, которому Роземайер объяснял коварные места трассы, особенно опасный поворот Эйматт. Между обоими установилась личная дружба, выходящая за рамки простого товарищества. Правда, объяснения на эту гонку оказались бесполезными, поскольку

в день гонки фон Делиуса заменил Рудольф Хассе.

Для большого соперника – Mercedes – это была первая гонка после Большого Приза Германии. За прошедшие между обеими гонками четыре недели инженеры Mercedes лихорадочно работали над улучшением дорожных качеств машины, в особенности над задним мостом. Так что многотысячные зрители из Швейцарии и Германии могли вновь надеяться на напряженную дуэль "AUTO UNION – Mercedes". И эти надежды вначале оправдались.

Со старта лидирует в обычной для себя силовой манере Караччиола, Роземайер интенсивно нагоняет и хочет обогнать соперника. Карач, однако, его не пропускает до тех пор, пока не видит показываемый ему синий флаг. "Пропустить!" На 9 круге Роземайер выходит вперед и увеличивает отрыв круг за кругом.

Интересно сравнение времен на круге, показанных Mercedes и AUTO UNION – принимая равным водительское мастерство Караччиола и Роземайера. Караччиола во время лидирования проходил круг за 2:39,7 мин, Роземайеру же требовалось только 2:34,5 мин, когда он шел впереди. Отсюда следует: AUTO UNION Тур С явно превосходил в этом году Mercedes W 25.

Позже Караччиола сошел из-за поломки заднего моста, и единственным гонщиком Mercedes, который смог проникнуть в флангу AUTO UNION, стал Фаджиоли, занявший 4-е место.

И в этой гонке вновь отмечено огромное уменьшение времени прохождения круга по сравнению с прошлым годом. Поскольку гонки 1934 и 1935 годов наполовину проходили под проливным дождем, мы хотим для сравнения привести времена быстрых кругов, показанные каждый раз только по сухой трассе: 1934: Момбергер (AUTO UNION) – 152,4 км/ч; 1935: Караччиола (Mercedes) – 159 км/ч; 1936: Роземайер (AUTO UNION) – 169,6 км/ч.

Роземайер полагал, что Караччиола создал ему помеху в гонке и поэтому еще долгое время недолюбливал его. Вечером в лифте состоялась нежданная встреча обоих, закончившаяся ожесточенной словесной перепалкой, после того как Караччиола несколько покровительственно произнес: "Ну, малыш, хорошо ты это сделал. Поздравляю".

Несколькими месяцами позднее, когда страсти улеглись, произошла дискуссия, в которой старый спор был улажен. Караччиола извинился, Роземайер согласился, что Караччиола, вероятно, не мог точно узнать его в зеркалах заднего вида.

Нечто совершенно новое для Роземайера – горная гонка, в которой он сражается не с видимым соперником, а с секундомером. Роземайер тщательно готовится к дебюту в горах. Он едет из Берна непосредственно в Шварцвальд и на своей "Мануэле" знакомится с трассой в Шауинсланде. И на тренировке в гоночном автомобиле он бесчисленное количество раз проехал трассу вниз и вверх. В день гонки он был вознагражден за труды: со временем 7:59,3 мин = 90,1 км/ч на 12-километровой трассе он показал лучшее время дня и новый рекорд горных гонок. И фон Делиус, заменявший заболевшего горного специалиста Штука, показав время 8:01,9 мин, превзошел лучший результат Штука – 8:06 мин!

Последние большие гонки 1936 года – Gran Premio d'Italia (Большой Приз Италии) на автодроме в Монце. Во время тренировки – необычная картина: Элли Роземайер-Байнхорн за рулем автомобиля AUTO UNION. В качестве и без того знаменитой женщины, а теперь еще и жены первого гонщика команды, ей предоставили привилегию проехать два круга на тренировочном автомобиле по трассе в Монце. Несмотря на очень осторожную езду, оба эти круга остались для Элли Байнхорн незабываемым событием. Механики толкнули машину, послышалась команда "Включить сцепление!", и – вперед. Начав осторожно на необычно длинной машине в узких поворотах шикан, на прямой она слегка нажала на газ и почувствовала спиной чудовищное ускорение. Через два круга – сигнал на заезд в боксы. Так она стала единственной женщиной, которая когда-либо управляла автомобилем Гран-при 750-килограммовой формулы.

Перед гонкой Бернд пообещал своей Элли, ехать сегодня с умом и не рваться сразу со старта вперед с "отвязанным" Нуволари за спиной. Так он вначале уступает первенство Штуку. Нуволари в своем сенсационном стиле следует за ним. Он сразу проходит Штука, итальянские зрители восторгаются. Они хотят видеть своего Тацио победителем на домашней трассе. Однако иллюзия сохраняется только два круга. Потом Роземайер проходит своего соперника №1 и безоговорочно лидирует до конца гонки. На кругах от пятого до восьмого состоялось еще раз напряженное интермеццо обоих соперников. Нуволари на Alfa,

мощность которой меньше на 100 л.с., показывает время 3:03 мин, Роземайер, которому это показывают из боксов, отвечает - 3:01,4 мин, Нуволари затем - 3:00,8 мин. Таким образом, Роземайеру брошен вызов на рекорд, и он показывает 2:59,6 мин (140,31 км/ч) - быстрое время дня. То, что он сегодня действительно едет с умом, видно по времени быстрого круга Нуволари. Если бы противник шел быстрее, Роземайер, без сомнения, мог еще прибавить.

Штук легко отделался во время плохо выглядевшей аварии в одной из шикан. Он был только легко ранен, но гонка для него закончилась. Варци сошел из-за дефекта двигателя. Очень упорно сражавшийся фон Делиус пробился на третье место. После гонки победитель Роземайер и пришедший вторым Нуволари в полном смысле слова "купались в славе". Зрителей невозможно было удержать никакими ограждениями, они наводнили трассу и на плечах понесли своих любимцев к месту награждения, на трибуну. Элли Байнхорн хорошо помнит такую, возможную только в Италии, вспышку темперамента. Когда оба героя наверху, на трибуне, подали друг другу руки и обнялись, ликование и восхищение людей не знали границ. Выезжать с арены Элли и Бернд были вынуждены в сопровождении эскорта мотоциклистов и шестью полицейскими на подножках их машины.

Позволим себе по окончании этой гонки бросить короткий взгляд в будущее. На пятом месте финишировал некто Пьеро Дузио на Maserati, который десятилетием позднее отдаст в бюро Порше заказ на разработку гоночного автомобиля Cisitalia, который войдет в историю, как дальнейшее развитие и конечный пункт компрессорной эры.

Мы не хотим заканчивать с 1936 годом, не прояснив подробнее роль национал-социалистического государства в спорте вообще - Олимпиаде - и в моторных видах спорта в особенности. Как мы видели в первых главах, заинтересованность режима в "мировом значении немцев" была очень выражена. Успехи в моторных видах спорта были особенно важны для власти имущих, поскольку они повсюду привлекали широкие слои публики и очень подробно комментировались за границей. Тут следует знать, что это акцентирование национальностей в автоспорте имеет традицию. Видимым выражением национальных мыслей - и чувств - были введенные в начале века национальные цвета для гоночных автомобилей. Уже на первом Гран-при АКФ 1914 года состоялась борьба наций, и Франция восприняла как позор, что заклятый враг - Германия - смогла победить в гонке.

Так что не удивительно, что нацистский режим извлекал пользу для пропагандистских целей из успехов и намечавшегося превосходства обеих немецких автомобилей для Гран-при, а также интерпретировал стойкость и твердость гонщиков против внешних воздействий или самих по себе как "немецкое превосходство", "фанатичное напряжение сил" и "слепую готовность пожертвовать собой для Отечества". Нет никакого сомнения в умысле ответственных чиновников, с помощью "великих от спорта" воспитать молодежь Германии в рамках своей доктрины.

Как каждый спортсмен, который хотел принять участие в Олимпиаде 1936 года, каждый гонщик в свое время становился перед вопросом, должен он становиться двигателем псевдорелигиозного мировоззрения нацистов или нет. Ни один из крупных спортсменов не ответил на этот вопрос однозначным "Нет", поскольку это означало конец спортивной карьеры. Большинство пыталось избежать принятия решения.

Гонщику это решение нужно было принимать в самом начале карьеры, когда он вообще мог заниматься своим видом спорта только в рамках о организациях NSKK (национал-социалистического корпуса водителей).

Длинное интервью с английским журналистом и фотографом Джорджем Монкхаузом, который в 1937 году сопровождал гоночную команду Mercedes и лично был знаком со всеми великими гонщиками, показывало картину политически индифферентных или не интересующихся спортсменами. Они, вероятно, мирились бы и с большим, чем высокопарные победные обращения корпсфюрера Хюняйна и не менее неудобоваримые "Гоночные отчеты о дне великой битвы..." в партийной прессе, чтобы только заниматься своим спортом.

Элли Байнхорн очень метко описывает это состояние годы спустя:

Мы все жили в рамках мнимой благоприятной конъюнктуры - и мы, т.е. наши мужья были героями этого времени. Сотни тысяч человек во всех европейских странах любили их восхищались ими...

Новый противник

Чудовище на колесах - 5560 см³, более 600 л.с. - самая мощная когда-либо построенная формульная машина: Mercedes W125 был ответом из Унтертюркхайма после года разочарований. Менее известны обстоятельства, которые привели к появлению в 1937 году этой машины Гран-при.

13 февраля 1936 А.И.А.С.Р. провело совещание о формуле, вступающей в действие с 1937 года. Предложение Bureau Permanent International des Construteurs d'Automobile было следующим: 4500 см³ без и 3460 см³ с компрессором, минимальный вес при полном использовании разрешенного объема двигателя 850 кг с колесами и шинами.

Хотя на базе этого предложения и не удалось придти к соглашению, но оно оставалось на повестке дня и с оглядкой на него началось проектирование W125. Удлиненную на 30 см, по сравнению с W25 1936 года, колесную базу избрали из соображений устойчивости на дороге. Для машины изначально планировался 3,5-литровый двигатель.

Окончательное решение А.И.А.С.Р. было в видоизмененной форме - 4500 см³ без и 3000 см³ с компрессором - принято в сентябре 1936 года. Понимая, что ни одна из фирм-участниц не сможет подготовить к гонкам совершенно новую машину всего за шесть месяцев, 750-килограммовую формулу продлили еще на год. У Mercedes было готово совершенно новое шасси, которое по счастливому стечению обстоятельств могло вместить значительно более длинный мотор M125.

Кроме выдающихся успехов Auto Union Тур С, неуверенность в новой формуле также удержала инженеров от того, чтобы сильно менять машину для сезона 1937 года. Порше, чей договор также продлили еще на год, предпринял только небольшие детальные улучшения геометрии рулевого механизма и тормозной системы. Таким образом, в 1937 году друг другу противостояли две примерно одинаковые комбинации машин и гонщиков, как ясно следует из цифр.

Из двенадцати кольцевых гонок, в которых участвовали обе немецкие фирмы, Auto Union выиграла пять (четыре Роземайер, одну Хассе), к этому нужно добавить одну горную победу Штука и многочисленные скоростные рекорды Роземайера. В общем, баланс уравновешенный. Не учтены нетипичные гандикапные гонки в Южной Африке.

К сожалению, количество участников в 750-килограммовой формуле фактически сократилось до обеих немецких команд, так как единственный существовавший до сих пор противник, Alfa Romeo, хотя еще и принимала участие в некоторых гонках, но не могла больше серьезно вмешаться в борьбу за первые места.

Чудовищной мощности машин соответствовали никогда прежде не достигнутые скорости и рекорды, некоторые из которых сохранились на многие годы. Ланг выиграл в Триполи со средней скоростью 216 км/ч, Штук проехал быстрейший круг с 229,224 км/ч. Перестроенный АФУС был еще быстрее. В гонке Роземайер проехал быстрейший круг с 276,4 км/ч, на тренировке он достиг даже 283 км/ч.

На рынке гонщиков произошли только небольшие изменения, Фаджиоли перешел из Mercedes в Auto Union. Варци в 1937 году больше не принадлежал полностью к команде, но порой еще участвовал в гонках.

Auto Union так рано закончили подготовку машины для 1937 года, что смогли уже в январе принять участие в двух гандикапных гонках в Южной Африке. Спортивную ценность этих мероприятий обычно оценивают весьма низко. Причину для южноафриканского приключения нужно скорее искать в экономических соображениях - повышении экспорта.

Гандикап "вычислялся" на основе предположительной средней скорости машин и гонщиков, но в гонке показал себя нереалистичным. Так, Роземайер стартовал в первой гонке нового года в Ист Лондоне на 53:30 минуты позади самой медленной машины стартового поля из 24 участников и на 24:13 минуты позади будущего победителя Пата Фэйрфилда на ERA. Хотя Роземайер и проехал быстрейший круг с 181,8 км/ч и новый рекорд трассы с 161,6 км/ч - другие отчеты сообщают даже о 174,98 км/ч - но в конце занял только пятое место. Вторую гонку 16 января в Капштадте выиграл Делиус, после того как ему дали фору в 2 минуты по отношению к Роземайеру. Тот стартовал 14 минут после Эрла Хоува на Bugatti и в конце был вторым.

Европейский гоночный сезон 1937 года начался 9 мая с Гран-при Триполи. Mercedes послал в гонку четыре машины (Карачиолу, Ланга, Браухича и впервые стартующего Симэна), Auto Union даже пять (Роземайера, Штука, Фаджиоли, фон Делиуса и Хассе), Alfa Romeo шесть (Нуволари, Фарину, Бривино, Соммера, Тадини и Тросси), одна Maserati (Бьянко) укомплектовала стартовое поле из 16 участников. Роземайер вызвал переполох во время тренировки, когда на скорости 300 км/ч был снесен с трассы сильным ветром "гибли" и вылетел в песок. Будучи скрытым от взглядов испуганных зрителей гигантским облаком пыли, он смог вывести машину обратно на трассу. В 15 часов губернатор Ливии маршал Бальбо дал стартовый выстрел. Карачиолла немедленно захватил лидерство, преследуемый Роземайером, Штуком и фон Браухичем. Роземайер увеличил скорость и на третьем круге, обогнав Карачиолу, вышел вперед, но уже на пятом круге вынужден был заехать в боксы для замены шин: он смог продолжить гонку на пятом месте и достиг первого, когда Ланг остановился на заправку. Когда сам Роземайер заехал в боксы для последней заправки и замены колес, роковая ошибка команды механиков стоила ему победы. Топливозаправочная установка была пуста, и пока он смог ехать дальше прошли 1:45 минуты. Такое отставание уже не наверстать! И все равно, после второй погони, он снова пробился на второе место. Но нагнать лидирующего благодаря равномерным быстрым кругам Ланга ему уже не удалось. Ланг выиграл гонку, установив новый рекорд трассы в 216,315 км/ч, Роземайер занял второе место с отставанием в 10 секунд; затем следовали фон Делиус, Штук и Фаджиоли на Auto Union, Карачиолла и Симэн на Mercedes и Хассе на Auto Union; лишь на девятом месте смог разместиться Фарина на Alfa. Впечатляющая демонстрация превосходства немецких конструкций, которое с течением сезона становилось все явней.

Благодаря перестройке северного поворота в профилированный вираж АФУС превратился в одну из быстрейших трасс мира. Единственной целью проектировщиков было достижение невиданных ранее скоростей. То, что состоящий из двух прямых, одного глубокого виража, проходимого с 180 км/ч и одного острого поворота гоночный курс делал обгоны практически невозможными, и гонка с течением времени должна была стать скучной для зрителей, не учли при постройке профилированного поворота. Однако уже в 1937 году настолько очевидно выяснилась невозможность ездить на АФУСе, что в 1938 гонка не проводилась вообще.

Вернемся в 1937 год. И Mercedes и Auto Union, разработав специально для АФУСа обтекаемые кузова, особенно хорошо подготовились к этому событию. Auto Union использовали две обтекаемые машины с Роземайером и Фаджиоли, Mercedes - три с Карачиоллой, Лангом и фон Браухичем. Фон Делиус и Хассе стартовали на открытых машинах с облицованной передней и задней осью.

Гонка разделась на два предварительных заезда по семь кругов каждый и один основной в восемь кругов. Первый предварительный заезд выиграл Карачиола перед Роземайером и Делиусом, второй - фон Браухич перед Хассе и Лангом. В главном заезде Роземайеру пришлось на третьем круге заменить шины, и из-за этого он потерял четыре позиции. Фаджиоли сошел с поломанной коробкой передач, Карачиола и фон Браухич - из-за сцепления. Фон Делиус вырвался на четвертом круге вперед, провел великолепную гонку на своей открытой машине и занял второе место. Снова быстро и равномерно едущему Лангу на аэродинамическом Mercedes некого было опасаться. В финальном зачете три Auto Union Делиуса, Хассе и Роземайера заняли места со второго по четвертое. Достигнутые в этот день на АФУСе скорости были наиболее высокими до тех пор и превзошли их лишь двадцать лет позже на высокоскоростной трассе Монца. Самый быстрый тренировочный круг проехал Роземайер с 283,7 км/ч, быстрейший круг в гонке тоже Роземайер с 276,4 км/ч; общая средняя скорость победителя Ланга 261,7 км/ч.

Ханса Штука, имевшего прозвище "дипломат среди гонщиков", отправили в рекламный тур в Южную Америку, и в воскресенье 6 июня он занял второе место в ГП Рио де Жанейро позади Пинтакуды на Alfa Romeo.

Айфельская гонка стояла на повестке дня 13 июня. Суеверный Роземайер был полон особых надежд, как и из-за "13", так и из-за "3" - это могла бы быть его третья победа на Нюрбургринге подряд. Во время тренировки фон Делиус попал в довольно тяжелую аварию: после того как ему в лицо попала птица, он вылетел с трассы и перевернулся. У него было поранено бедро, что привело к тяжело поддающемуся лечению заражению крови.

Успех был необходим Роземайеру еще и потому, что одержать победу над колоссально мощным W125 он мог только благодаря своему выдающемуся мастерству. Теперь ситуация

была противоположна той, что была в 1936 году. И Роземайер, который всегда был способен на особенные достижения, когда они особенно требовались, не разочаровал свое гоночное руководство и команду. Как обычно, вначале лидерство перенял Карачиола. Роземайер жестко его преследовал. Оба увеличили темп. На третьем кругу сильно нажимающий Роземайер обошел Карача. С этого момента он уверенно ехал к победе. Карачиола, у которого были проблемы с мотором, был вынужден ехать очень зрелищно и в нетипичном для него стиле, и только для того, чтобы закончить гонку в 50 секундах позади Роземайера. С 133,5 км/ч Роземайер установил новый рекорд Нюрбургринга. Первая победа 1937 года была одержана, моральный дух команды восстановлен.

В тридцатые годы гонки Гран-при ограничивались Европой и Северной Африкой. Несмотря на это, мы уже видели Auto Union на стартах в Южной Африке и Южной Америке: а летом 1937 года мы видим две полные гоночные команды - Auto Union и Mercedes - на борту "Бремена", идущего в направлении США. Американцы, у которых до тех пор не было дорожных трасс, построили на Рузвельт Филд недалеко от Нью-Йорка дорожную гоночную трассу. При этом они попытались воспроизвести нечто вроде уменьшенного Нюрбургринга на абсолютно плоской бетонной поверхности. Первая гонка прошла в 1936 году при катастрофических обстоятельствах, так как единственные прибывшие европейские машины Гран-при Alfa вырывали из земли мягкий асфальт и оставляли позади себя огромные дыры. После этого организаторы наняли в советники Порше и перестроили трассу согласно его предложениям.

Пока "Бремен" идет в США, мы исследуем причины, по которым обе немецкие фирмы и Alfa Romeo решили предпринять это дорогостоящее путешествие на гонку, не входящую в зачет чемпионата Европы.

Начавшееся после прихода к власти Гитлера перевооружение вермахта очень быстро привело к дефициту валюты и сырья, повлекшее за собой установление лимитов. Использование в автомобилестроении некоторых благородных металлов вскоре было ограничено или запрещено вообще. Следствием такой лимитной экономики стало фактическое замораживание удельного веса немецких фирм на внутреннем рынке. По причине растущей конъюнктуры спрос на машины внутри страны увеличивался быстрее, чем возможности его удовлетворить. Чтобы вообще соответствовать спросу, фирмы должны были обладать соответствующими лимитами: а получить таковые они могли только через заказы так называемых "носителей лимита" - например вермахта - или экспорт, так как из-за плохого положения с валютой он сильно поощрялся. В период после мирового экономического кризиса немецкая автомобильная индустрия находилась в невыгодном положении по сравнению с зарубежными конкурентами из-за слишком дорогих методов производства и слишком дорогой рейхсмарки. Например, в 1937 году, чистая цена Mercedes 170V в США составляла в перерасчете 3000 рейхсмарок - в три раза дороже чем Ford V8 с вдвое более сильным мотором. Учитывая такое состояние рынка, немецкие производители использовали каждую имеющуюся возможность увеличить сбыт. Не в последнюю очередь благодаря успехам в Гран-при Auto Union повысили свой экспорт с 1933 по 1939 годы в восемь раз.

Вернемся теперь на "Бремен", который как раз пришвартовался в Нью-Йорке. Европейские машины и гонщики были встречены большим количеством прессы. Американцы никогда прежде не видели таких машин и перевозили их до небес. Ежедневно появлялись газетные статьи с временами, показанными на тренировках, а также комментариями и разного рода сплетнями. Один из этих журналистов попал в самую точку, когда написал: "Эти Роземайеры чертовски спешат. Он мчится с почти 400 км/ч по автобану, а она немногим медленнее летит вокруг света. Что же будет, когда у них родится сын?" Все, кто это прочли, смеялись. А Элли и Бернд только посмотрели друг на друга, ведь потомство было уже "в пути".

Роземайер и фон Делиус усердно тренировались на трассе, состоящей почти из одних только поворотов и одной короткой прямой. Гонка была назначена на субботу 3 июля, но из-за начавшегося перед стартом дождя ее перенесли на понедельник.

Для Элли Байнхорн эта гонка стала самой захватывающей из всех, которые она когда либо видела. Вместе с Порше она стояла на маленькой башенке над боксами. С этого места она могла видеть всю трассу.

Из-за этого отсутствовала разрядка, вспоминала Элли Байнхорн, которая наступает каждый круг, после того как гонщики проехали мимо, и которая так необходима для нервов

зрителей. Прямо перед нами находился очень плоский крутой поворот, который Бернд каждый раз проходил, как казалось с небольшого расстояния, с невероятной скоростью. Девяносто раз за этим наблюдать, каждый раз ожидая аварии, прямо скажем, не успокаивает.

На 18 круге Карачиола сошел с поломкой мотора. Нуволари едва удалось вывести свою горящую Alfa с трассы, чтобы выпрыгнуть, не пострадав. Роземайер лидировал, преследуемый Симэном. К концу гонки прошли еще несколько тревожных кругов, прежде чем Роземайера еще раз вызвали на заправку. Считалось, что Симэн сможет доехать гонку до конца без второй заправки, и поэтому из боксов Роземайера постоянно принуждали все более наращивать темп, показывая ему слегка "приглаженные" времена круга, чтобы выжать необходимое для ошибочно предполагаемой заправки время. Но, в конце концов, все это оказалось ненужным, так как Симэну пришлось еще раз остановиться на заправку. Роземайер выиграл кубок Вандербильта. Симэн занял второе место, фон Делиус третье.

На следующий день отчалил пароход, который должен был вовремя доставить всех назад к Гран-при Германии.

Но перед этой гонкой еще состоялась восторженная встреча в Берлине, во время которой Роземайера чествовали как героя. Его вытащили из не успевшего еще остановиться поезда и на плечах отнесли к выходу. Приемы, почести и интервью шли одни за другим.

11 июля, в отсутствие Роземайера, Рудольф Хассе выиграл Гран-при Бельгии в Спа-Франкошам перед Штуком, Лангом и Каутцом.

Как и в прошлые годы, Гран-при Германии, 25 июля, стал самым важным событием для заводских команд Mercedes и Auto Union. Обе фирмы выставили по пять машин. Mercedes прибыл с Карачиолой, фон Браухичем, Лангом, Симэном и Каутцом; Auto Union с Роземайером, Штуком, фон Делиусом, Хассе и Х. П. Мюллером. Роземайеру удалось выигрывать на Нюрбургринге трижды подряд. Как он выступит на этот раз - на уступающей по мощности машине?

Светофор переключился на "зеленый". С оглушающим крещендо пелетон трогается с места. Карачиоле, как обычно, удался лучший старт и на противоположной прямой он все еще лидировал перед Лангом и Роземайером. Публика ожидала великой схватки Роземайер-Карачиола. И в начале их ожидания подтвердились, когда из "Карусели" последовало сообщение, что Роземайер вышел в лидеры. Велико было удивление, когда первым по стартовой прямой промчался Херманн Ланг. Используя превосходящую мощность W125, он смог обогнать Роземайера на прямой, спускающейся с "Деттингер Хее".

Но Роземайер придерживался своей привычной тактики - проехать в начале гонки несколько быстрых кругов, чтобы обеспечить отрыв между собой и преследователями. Уже на втором круге ему удалось рекордное время 9:53,4 мин, и с преимуществом в 9 секунд перед Лангом он проехал мимо трибун. На третьем круге он увеличил свой отрыв до 12 секунд. Когда он вошел в "Зюдкере", у одного из задних колес соскочила часть центрального крепления, чего Роземайер вначале не заметил. Один из маршалов прибежал с этой деталью в боксы Auto Union. Спортивный директор и механики побледнели. Роземайер вероятно ударился обо что-то задним колесом и повредил гайку центрального крепления. На четвертом круге мимо трибун проехали три лидирующих Mercedes Карачиолы, Ланга и фон Браухича. Роземайер последовал за ними 28 секундами спустя на хромающей машине с полностью разбитой задней шиной. В боксах началась лихорадочная работа. Центральное крепление и зубчатое зацепление заклинили. Прошла целая, решающая - быть победе или поражению, вечность в 2:28 минуты, пока он не смог продолжить гонку, теперь откатившись на десятую позицию. В этот момент перспективы Auto Union казались малообещающими. Штук уже сошел из-за неисправности двигателя, Мюллер вылетел в кювет, Роземайер безнадежно отставал, занимая десятое место. Находящемуся на пятой позиции фон Делиусу просигнализируют из боксов о положении вещей. Об этом сигнале существуют разные версии, которые, однако, имеют значение для оценки будущих событий.

Одна версия сообщает, что ему дали "зеленую улицу", чтобы максимально использовать ситуацию, другая, напротив, говорит о том, что ему хотели дать указание заехать на следующем круге в боксы для замены шин. Как бы то ни было, фон Делиус на прямой, ведущей с "Деттингер Хее", атаковал находящегося на четвертом месте Симэна и попробовал его обойти. При этом произошло уже описанное столкновение, при котором пострадали оба гонщика. Симэн легко повредил носовую кость, лицо и большой палец, а Делиус был ранен

так тяжело, что в понедельник умер от ран в больнице Бонна.

Между тем Карачиола и фон Браухич лидировали, недостижимые для любого другого участника. Роземайер тоже это знал. И все равно он очередной раз почувствовал себя обязанным хотя бы попробовать совершить невозможное. Как гонщик, он превзошел сам себя и наматывал круг за кругом быстрее, чем за 10 минут. Конечно же, это сильно отозвалось на шинах и ему пришлось два раза их менять. К тому же один раз он вылетел с трассы. Но все равно, в последнем круге Роземайеру удалось обогнать хотя бы Нуволари и в конце занять третье место позади Карачиолы и фон Браухича.

Роземайер очередной раз сделал все что мог и получил в награду бурные овации зрителей, которые всегда особенно сочувствуют бойцам, сражающимся без надежды на успех. По этой же причине особенные аплодисменты сорвал Нуволари, когда он пересек финишную черту на четвертом месте. Спокойный Хассе стал пятым перед Каутцом и Лангом на Mercedes. Роземайер проехал за 9:46,2 мин. Быстрейший круг на тренировке и с 9:53,4 мин установил лучший круг гонки. Средняя скорость победителя Карачиолы составила 133,2 км/ч. Интересно бросить взгляд на две прошлых гонки на Нюрбургринге: Айфельская гонка 1937 года 133,5 км/ч, Гран-при 1936 131,65 км/ч. Казалось, что еще большего увеличения с существующими машинами, моторами, тормозами и шинами добиться невозможно.

К середине сезона оставалось еще семь гонок: шесть кольцевых и одна горная. Штук уверенно победил в горном Гран-при в Шауинсланде, Роземайер занял второе место, Карачиола третье.

Затем последовали Гран-при Монако, Коппа Ачербо, Гран-при Швейцарии, Гран Премио д'Италия, Кольцо Масарика и Гран-при Донингтона. Роземайер выиграл Коппа Ачербо и гонку в Донингтоне.

Во время Гран-при Монако Роземайер слишком быстро вошел в поворот "Газометр", врезался в мешки с песком и так сильно при этом повредил машину, что дальше ехать уже не смог. Сменяя друг друга, они со Штуком в конце заняли пятое место.

На Коппа Ачербо, 15 августа, Роземайер снова был непобедим. В начале он вступил в жестокое сражение с Карачиолой, потом оба заехали в боксы менять шины, при этом Роземайер потерял 20 секунд. Во время погони его занесло в одном из поворотов и ударило задним колесом о километровый столб #10, он снова вывел машину на дорогу и его снова занесло, на этот раз на километровый столб #13, его счастливое число - при этом Бернд потерял заднее колесо, которое покатило дальше самостоятельно и сигнализировало находящейся невдалеке базе снабжения о прибытии Роземайера. На трех колесах и тормозном барабане он добрался туда. Колесо заменили за рекордное время, и Роземайер продолжил свою погоню за Карачиолой. В конце одиннадцатого круга Карачиоле пришлось заехать в боксы из-за поломки двигателя: немногим позже эта машина сошла окончательно с Симэном за рулем. Роземайер уверенно доехал к своей второй победе в Коппа Ачербо и выиграл с рекордным временем в 2:55:39,5 ч (141,009 км/ч)

Гонка проходила в очень жаркий день, и сконструированный Порше 6-литровый мотор очередной раз доказал свою термическую устойчивость. У механиков Mercedes еще на тренировке возникли серьезные проблемы с правильной настройкой карбюратора. В конце концов мотор Карачиолы скончался от жары.

22 августа, во время Гран-при Швейцарии, случилась небольшая сенсация, когда Тацио Нуволари во второй раз появился за рулем Auto Union. На этот раз не для пробного заезда, а по приглашению Auto Union в качестве гонщика. Со стороны Нуволари несомненно имело место разочарование от постоянно уступающей Alfa, а со стороны Auto Union, вероятно, расчеты на будущий ангажемент. Ведь гоночная команда слишком зависела от Роземайера. Если бы он вышел из строя, равноценной замены не было. Кроме того, было известно, что Нуволари и Роземайер дружили и "возражений со стороны гонщиков" не ожидалось.

В самой гонке Роземайер вылетел с трассы из-за заблокировавшегося переднего колеса и сошел. Он прибежал пешком в боксы, еще издали крича: "Остановите Нуволари! Я возьму его машину, так как буду на ней быстрее. Он это поймет. Быстрее! Быстрее!"

Нуволари, как само собой разумеющееся, передал машину Роземайеру. Он знал правила игры и сказал: "Если бы я знал, что произошло, то передал бы машину Бернду еще на трассе". Позже Нуволари пересел в машину Фаджиоли. Однако гонка прошла для машин с четырьмя

кольцами без успеха. Она закончилась впечатляющей тройной победой Mercedes. Штук занял четвертое место, Роземайер-Нуволари пятое, а Нуволари-Фаджиоли шестое. Победителю Карачиоле понадобилось 2:17:38,3 часа на сокращенную до 364 км дистанцию, что соответствовало в среднем 158,6 км/ч. Эта скорость была ниже, чем прошлогодняя Роземайера на 500 км дистанции (161,777 км/ч). Этим не сказано ничего плохого об искусстве вождения Карачиолы, но многое о его тактике не ехать быстрее, чем необходимо для победы. Это также и пример дисциплины внутри гоночной команды.

В двух следующих гонках, в Ливорно (ГП Италии) и на "Кольце Масарика" (Гран-при Брюнна) ясно проявилось превосходство W125 в мощности. Карачиола смог выиграть обе гонки. Роземайер, которого поддерживал только новичок Х. П. Мюллер, каждый раз занимал третье место (Хассе страдал воспалением миндалин, Штук тоже не был готов).

Как и Mercedes в прошлом году, который воздержался от участия в нескольких гонках, когда превосходство Auto Union казалось слишком большим, в Цвикау также подумывали об этом в отношении Гран-при Донингтона. После того как Mercedes объявил о своем участии, в Auto Union долго колебались, но в конце концов решили все-таки выйти на старт – вероятно, по уже упоминавшимся соображениям заграничной рекламы.

Mercedes прибыл с суперкомандой из Карачиолы, фон Браухича, Ланга и Симэна, Auto Union с Роземайером, Хассе и Мюллером. Так как, кроме личной победы, был еще и командный зачет, у Mercedes имелось несомненное преимущество. Нойбауэр разработал следующую стратегию: два его быстрых гонщика должны были впереди взять в клещи Роземайера, третий должен был ехать, надежно сберегая шины, а четвертый вклинится во второй ряд гонщиков Auto Union.

По плану Фойеррайссена намечалось, что Роземайер постарается как можно дольше держаться в ведущей группе, не стараясь с самого начала во что бы то ни стало захватить лидерство. Он, разумеется, должен был бороться за победу, но в некотором роде в стиле Карачиолы. Мюллер и Хассе должны были прикрывать его от нападений сзади и попробовать не отставать - из-за командного зачета. Обе стратегии были хороши и продуманы с точки зрения команд. Однако в гонке успех может иметь только один. И в этот раз оправдался расчет доктора Фойеррайссена.

За полчаса до старта машины выкатили на свои места. Четыре Mercedes, три Auto Union, пять 1,5-литровых ERA, две Maserati и один Riley. После сигнала "Пять минут до старта", с типичным "вуф-вуф", завелись английские машины, после сигнала "Еще 30 секунд" с помощью внешних электрических стартеров ожили Auto Union и Mercedes и огласили округу никогда ранее не слышанным в Англии неопишуемым ревом, от которого задрожали трибуны. Все моторы уже работали, кроме Роземайера, который завел только за десять секунд до старта. Лангу удался лучший старт и он первым вошел в "Ред Гэйт Конер", преследуемый Карачиолой, фон Браухичем, Симэном, Роземайером. Мюллером и Хассе. Старт, с его яростными шумовыми эффектами, запахом масла и жженой резины произвел на зрителей такое сильное впечатление, что когда машины завершили первый круг, они еще не совсем пришли в себя. Ланг первым промчался на скорости 270 км/ч по прямой "Старки", преследуемый тремя остальными Mercedes и Роземайером. Последний, согласно плану, вел себя пока что сдержанно и наблюдал за ходом гонки с позиции внутри лидирующей группы. На третьем круге чуть было не произошла авария, когда Мюллер наехал сзади на Mercedes Симэна. Хотя оба и смогли продолжить гонку, Симэн вскоре сошел из-за негерметичного бензобака и сломанного амортизатора. До 23 круга Ланг и фон Браухич сменяли друг друга в лидерах. Роземайер располагался на третьем месте, Карачиола на четвертом. Благодаря остановке обоих Mercedes для замены шин, на 24 круге Роземайер захватил лидерство и держал его до 32 круга, пока и он не заехал в боксы для дозаправки и замены шин. Механики справились с этим за 31 секунду, что вызвало овации зрителей, никогда прежде не видевших такой точной работы в боксах. Примерно к половине гонки, на 40 круге, Роземайер начал свою атаку на лидирующего фон Браухича. Последовала одна из лучших схваток этого гоночного сезона. Оба ехали почти на границе возможного. Вначале Роземайер смог только немного приблизиться к Браухичу. Однако на 52 круге тому пришлось еще раз заменить шины. Таким образом, Роземайер вышел в лидеры и оставался им до конца.

Вновь Роземайер стал победителем Гран-при, который был во многих отношениях "последним": последняя гонка 1937 года, последняя гонка 750-килограммовой формулы. Для Бернда Роземайера она стала последней гонкой на кольцевой трассе и последней победой.

Если мы оглянемся на прошедший сезон 1937 года, то обнаружим, что благодаря W125, Mercedes смог компенсировать поражение, нанесенное ему в 1936 году Auto Union Typ C в связке с великолепным Берндом Роземайером. Из двенадцати важнейших кольцевых гонок Mercedes выиграл семь (Триполи, АФУС, Германию, Монако, Швейцарию, Италию и Брюнн); Auto Union выиграла пять гонок (Айфельскую гонку, Кубок Вандербильта, Бельгию, Коппа Ачербо и Доннингтон). Для Auto Union к этому нужно добавить победы фон Делиуса в Южной Африке и Штука в Шауинсланде.

В 1937 году закончилась 750-килограммовая формула. С Mercedes W125 и Auto Union Typ C она вызвала к жизни самые мощные и быстрые машины Гран-при, которые до того видел мир. Благодаря огромным финансовым вложениям она также привела обе немецкие фирмы к гегемонии на гоночных трассах, которая лишила сцену былой пестроты.

Между славой и смертью

Кроме гонок по Формуле Гран-при, в тридцатые годы проводился и другой вид проверок на скорость – рекордные заезды. Эти рекордные заезды происходили вне гонок на подходящих для этого дорожных участках и на специально подготовленных машинах... Различались заезды на дистанцию (от 1 км до 100 миль) и на время (часовой рекорд).

Как мы уже видели, достижение максимальных скоростей в то время было очень важно. Достижимые максимальные скорости рассматривались как конкретное доказательство конструкторского умения.

Сюда добавлялось особое поощрение этих рекордных заездов со стороны шефа NSKK Хюнляйна, который хотел делать больше, чем следует, для международной популяризации автобанов рейха (*"самые быстрые дороги фюрера"*). Поэтому с 1935 года рекордные заезды проводились только на автобанах: сначала в Италии, а с 1936 года исключительно на автобане Франкфурт-Дармштадт-Хайдельберг.

Рекордные заезды сначала "забронировал" за собой Ханс Штук, который в 1934-1936 гг. установил для AUTO UNION целый ряд рекордов.

С момента появления в команде AUTO UNION Бернда Роземайера у него было сначала тайное, а потом и открыто выражаемое желание также получить разрешение участвовать в рекордных заездах. Он был очарован самой мыслью о высочайших скоростях на прямой, без оглядки на других участников.

Еще в 1936 году, когда Роземайер стал чемпионом Европы, положение Штука в команде было настолько прочным, что только он мог участвовать в рекордных заездах. 24 марта 1936 года Штук на автобане Франкфурт-Хайдельберг установил 5 мировых рекордов в классе 5000-8000 см³ на длинные дистанции до 100 миль.

Однако в 1937 году ситуация сильно изменилась. Роземайер был господствующей фигурой в гоночной команде. Он был единственным гонщиком AUTO UNION вообще, который был в состоянии побеждать механически превосходящий Mercedes. Так что не удивительно, что Фойерайссен сдался под неослабевающими натисками Роземайера, и для рекордных заездов 1937 года была назначена только его кандидатура.

После победы Роземайера в Айфельской гонке 1937 года – первой и очень важной для поднятия морального духа команды – во время награждения родилась идея, осуществить попытку установления рекорда с победоносным мотором Гран-при. Хюнляйн дал разрешение. В тот же день двигатель был демонтирован из машины, опломбирован и отправлен в Цвиккау. Там он был установлен в один из автомобилей в модификации АФУС с полностью закрытым кузовом, который доставили к автобану Франкфурт-Дармштадт.

Уже 16 июня все было собрано на мерном отрезке, включая команду хронометристов ONS. Мерным отрезком служила восточная полоса дороги, проезжаемая в направлении Дармштадта. Автобан перекрывали только в одном направлении и только на расстоянии, которое было достаточным для заездов на километр и милю с учетом зон разгона и торможения. Движение из Дармштадта направлялось на одну из встречных полос с помощью брусьев, выложенных на автобане до уровня колен. Хотя Фойерайссен вместе с Роземайером предварительно проехали трассу на легковом автомобиле, во время одного из прогревочных заездов случилось происшествие, которое всех исключительно напугало. По непонятной

причине Роземайер слишком долго не сбрасывал газ, из-за чего не смог вовремя остановить машину перед брусьями. Сначала он хотел "уйти" на другую сторону автобана через разделительную полосу, но увидел, что помощники в последнюю секунду разбросали барьер, и проехал – как водитель, потерявший обзорность – по левой стороне до Дармштадта. Там он развернулся, возвратился на место почти случившейся аварии, поблагодарил сохранивших присутствие духа помощников и несколько секунд спустя смотрел в очень серьезные лица своих механиков и спортивного директора.

Как мы уже видели во время таких ранее происходивших "почти аварий", подобные происшествия не могли ни в коей мере поколебать его уверенность в себе. У кого-то другого страх еще некоторое время сковывал бы члены. Но не таков был Роземайер. Он был тем, который прокричал испуганной публике: "Не волнуйтесь! Я бы не оставил ваш такой красивый кузов висеть на барьере! Я уже примерился, как проехать на другую сторону через разделительную полосу".

Затем были проведены еще несколько заездов для правильной регулировки карбюратора. Первый рекордный заезд состоялся в 8.30 на короткие дистанции 1 км и 1 милю со стартом с хода и сразу был успешным. Роземайер стал держателем рекорда в классе машин 5000-8000 см³, показав средние арифметические скорости с учетом заездов в обе стороны: 389,2 км/ч на дистанции в 1 км и 389,6 км/ч на дистанции в 1 милю. В одном из заездов, развив 393 км/ч, он был близок к тогдашнему "звуковому барьеру" в 400 км/ч.

Роземайер в этот же день установил еще четыре рекорда в классах и один мировой рекорд и сделал новое для себя открытие, а именно невероятное нервное напряжение на скоростях около 400 км/ч на длинной дистанции в 10 миль (с зонами разгона и торможения это составляло около 23 км). Особенно опасна была слишком малая ширина дорожного полотна (восемь метров), которая делала почти невозможной коррекцию рулем на скоростях около 100 м/сек. Во время обратного заезда на путепроводах машину Роземайера дважды "переставило" так, что он заезжал колесами на разделительную полосу. После заездов он был сначала не в состоянии выбраться из машины и не мог сказать, как ему удалось вернуть автомобиль на полотно дороги. Гонщик считал, что нервное напряжение в таком рекордном заезде на 10 миль больше, чем в 500-километровом Гран-при. И это несмотря на тот факт, что заезд продолжался только 2:40 мин.

Через несколько минут Роземайер пришел в себя настолько, что собственными силами смог выбраться из машины. Его высказывания после заездов были скорее недовольными: "Как жаль! Я так надеялся перейти границу 400 км/ч..." Несмотря на то что приобретенный рискованный опыт, он не мог противиться притяжению этой цифры; это сравнимо только с чарами, которые влекут альпиниста к определенной вершине.

Несколькими месяцами спустя у Роземайера появилась возможность покорить свою вершину, то есть превысить скорость 400 км/ч на обычной дороге. "Международная неделя рекордов", в которой принимали участие как мотоциклы, так и автомобили, как гонцики-частники, так и заводские команды, была назначена на последнюю неделю октября.

Наибольший интерес вызывало, конечно, соревнование двух великих соперников – Mercedes и AUTO UNION - в классе 5000-8000 см³.

25 октября 1937 года все собрались на стартовой площадке, команды и машины Mercedes и AUTO UNION, а также вся международная пресса, включая радио и еженедельное кинообозрение. Роземайер и Нойбауэр тянут жребий на спичках, кто стартует первым. Роземайер выигрывает. Рекордный автомобиль выкатывают из палатки и устанавливают на стартовую позицию. Снаружи он очень похож на машину в модификации АФУС, только смотровые и вентиляционные отверстия на колесах закрыты. У двигателя, однако, с помощью расточки цилиндров до 77 мм рабочий объем увеличен до 6,33 л, а мощность – до 545 л.с. Во всем остальном он соответствует обычному мотору для Гран-при. То, что речь идет о кузове АФУС, можно определить по двум отверстиям в задней части: одно на уровне задней оси для подключения источника сжатого воздуха для встроенного домкрата, другое – в корме по центру, для прохода вала стартера. Кабина водителя открыта сверху. Охлаждающий воздух выходит под машиной. Снизу автомобиль также полностью закрыт. Поверхность "живота" образует вместе с дорожным полотном сопло с ускоренным потоком воздуха, чтобы уменьшить аэродинамическую подъемную силу, действующую на переднюю и заднюю оси.

Автомобиль сначала расталкивают и прогревают. После этого все готово для заезда на 1

километр и 1 милю. Машина приходит в движение, разгоняется, достигает мерного отрезка и проходит его в невиданное доселе время: 8,86 сек - километр и 14,18 сек - милю. Тем самым впервые автомобиль ехал по обычной дороге со скоростью более 400 км/ч. Роземайер достиг своей вершины. Он быстро покидает место случившегося и сообщает об успехе с близлежащего аэродрома своей Элли в Берлин по телефону.

Когда он снова появляется на трассе, известен точный результат: 406,320 км/ч на дистанции в километр и 406,285 км/ч – на дистанции в милю, максимальная скорость в одном направлении – 409 км/ч.

AUTO UNION привез и вторую машину, чтобы побороться за рекорды в классе 3000-5000см³. После обеда Роземайер проделал это с большим успехом.

На следующий день он предпринимает попытки установить рекорд на дистанциях один километр и одна миля со стартом с места на открытой машине для Гран-при. Эти заезды с места требуют очень большой деликатности из-за неравномерности отношения крутящего момента и сцепления с дорогой ведущих колес при очень малой в те годы площади контакта. Роземайер и тут доказывает еще раз свое зрелое искусство вождения и улучшает имеющиеся рекорды: на дистанции в километр со 163,451 км/ч до 188,697 км/ч, и на дистанции в милю – со 188,656 км/ч до 216,422 км/ч. Чтобы по достоинству оценить эти показатели, нужно представлять себе, что в конце мерного отрезка автомобиль должен иметь скорость около 340 км/ч, чтобы средняя скорость превысила 200 км/ч. На следующий день на машине с полностью закрытым кузовом Роземайер смог улучшить рекорд на милю с места до целых 223,2 км/ч. На более длинных участках и при более высоких конечных скоростях уменьшенное аэродинамическое сопротивление специального кузова было более заметно.

В этот же день Роземайер решил побить рекорд на дистанции 5 километров. Зоны разгона и торможения при таком расстоянии и ожидаемых скоростях находились на поворотах, которые могли быть преодолены на скорости "только" 300 км/ч. Несмотря на это, Роземайер решил попытаться. Он стартует, на участке "туда" он очень быстр, заметно быстрее 400 км/ч, участок "обратно" он преодолевает также очень быстро, однако, когда машина останавливается, Роземайер – как уже было летом – не в состоянии выйти из нее. Нервное напряжение оказалось слишком большим даже для него. Если мы резюмируем сообщения очевидцев, то описать состояние Роземайера можно только как психофизический коллапс.

Он сам говорил, что не знает, как ехал обратно. Присутствующий спортивный врач, доктор Глезер, принимает нужные меры в отношении гонщика, который через несколько минут восстанавливается настолько, что может сам выйти из машины. В каком состоянии он находился, можно хорошо понять из фотографии на стр. 107.

Результат обоих измерений дает среднюю скорость 404,6 км/ч на дистанции 5 км. Заканчивает "неделю рекордов" Роземайер успешными заездами на машинах более малых классов.

Ожидаемая дуэль с Mercedes не состоялась, поскольку их автомобиль не был доведен аэродинамически. При первых заездах машину поднимало с дорожного полотна, в связи с чем она была незамедлительно отправлена на завод. Абсолютным победителем стал AUTO UNION, а Бернд Роземайер – превосходящим всех гонщиком.

Личное впечатление от всех сложностей рекордных заездов на автобане Роземайер позднее изложил Фойеррайссену:

Скорость сама по себе вообще не чувствуется. Машина ведет себя удивительно спокойно и безупречно слушается руля. Рулевое колесо нельзя держать напряженно. Оно должно, так сказать, легко находиться между кончиками пальцев, чтобы не передавать движения тела на рулевое управление. Движения рулем составляют, может быть, 1-2 мм. На скорости 380 км/ч стыковые швы на бетонном покрытии дороги чувствуются как удары, образующие резонансные колебания автомобиля, которые, правда, на более высокой скорости тотчас опять пропадают. При проезде виадуков получаешь ужасный удар в грудь, вызванный вытеснением воздуха, которое не может быть достаточно быстро компенсировано. Постоянно держать автомобиль по центру дорожного полотна – это требует высочайшей концентрации. Своевременное реагирование на боковой ветер и на смещение автомобиля на путепроводах требует такой высшей степени длительной готовности к инстинктивной, молниеносной реакции еще до того, как боковой ветер или другой фактор начинает полностью действовать, что не более чем через несколько минут нервная система полностью истощается. При этом нагрузка, скажем, на 10-мильном

рекордном отрезке, больше, чем на гонке Гран-при, хотя все дело длится только 2:40 мин.

Хотя официально в календаре была только одна неделя рекордных заездов в год, фирме Mercedes удалось, благодаря сильно разветвленным связям в верхах правительства и партии, добиться назначения даты для проведения рекордных заездов еще до начинающейся в феврале 1938 года автомобильной выставки. Об этом, разумеется, узнали и в AUTO UNION. Реакцию ответственных лиц описывает Эберан фон Эберхорст, ставший между тем директором по развитию гоночного отделения, в "Меморандуме отдела гоночных автомобилей" от 11.2.38:

11.12.37 на совещании у директора Вернера в Хемнице было решено ускорить дальнейшее развитие рекордного автомобиля, чтобы в любое время иметь возможность противостоять попыткам МВ. Возможности для увеличения максимальной скорости были следующие:

1. Повышение мощности мотора Гран-при.

2. Улучшение коэффициента воздушного сопротивления кузова.

Радикальных, связанных с большими расходами, изменений, таких как новые модели, отливки, новый кузов, следовало избегать, хотя бы в виду необходимой спешки. Подготовительные работы должны были быть так ускорены, чтобы наш автомобиль в тот же день, когда заезды будет проводить МВ, стоял готовым к старту во Франкфурте.

Интересно здесь то, как обе фирмы фокусировались на этих рекордных заездах. Видимо, что-то эмоциональное просочилось в обычно экономическую логику гоночных капиталовложений.

Тотчас начались работы над рекордной машиной. Оперировали в обоих направлениях: повышение мощности двигателя очередной расточкой до 6,5 л и уменьшение сопротивления воздуха благодаря подробным тестам в аэродинамической трубе Фридрихсхафена. На модели рекордного автомобиля там были предприняты 18 рядов измерений. При этом измерялись лобовое сопротивление, подъемные силы, действующие на носовую и заднюю часть, а также поперечные составляющие на носу и корме. Наиболее удачное исполнение с верхним и нижним обтекателем колес и закрытым радиатором дало уменьшение сопротивления воздуха на уровень 77% от рекордной модели 1937 года. Это отразилось на чувствительности к боковому ветру, поскольку боковые поверхности были существенно увеличены из-за соединения передних и задних крыльев.

Расточенный двигатель развивал еще на 25 л.с. больше и работал без охлаждения извне, с накоплением тепла. Машина могла двигаться 55 секунд на полной мощности при повышении температуры охлаждающей жидкости на 30 градусов. Воздухозаборник впереди служил для вентиляции кабины водителя. Теоретическая скорость нового рекордного автомобиля со скоростными (*малыми* – А.Г.) передаточными числами и 24-дюймовыми рекордными шинами была 456 км/ч.

Изготовленный из алюминия толщиной 0,7 мм кузов размещался на обычном шасси Гран-при. 23 января 1938 года Хассе на автобанах Лейпциг-Халле между отметками 2 и 10 км совершил удовлетворительные пробные заезды.

Гоночное отделение AUTO UNION чувствовало себя в состоянии, встретить атаку Mercedes на установленные рекорды на километр и милю, в случае ее успеха, равноценным оружием.

Через несколько дней AUTO UNION достигает известие, что Mercedes намерен провести новые попытки 27 января 1938 года. Автомобиль погружается, извещают Роземайера, и 26-27 числа команда AUTO UNION собирается во Франкфурте. Рекордная попытка по погодным условиям переносится на 28 января. Утром в 8.12 Караччиола стартует в направлении Дармштадта, несколькими минутами позже – возвращается. Замеры на километровой участке показывают 8,4 секунды в одном направлении и 8,24 секунды – в другом. Это дает в среднем 432,692 км/ч на 1 километре и 432,35 км/ч на 1 миле. Рекорд Роземайера значительно превышен. После заезда Караччиола считает, что с более "длинным" передаточным числом заднего моста он может ехать еще быстрее. Однако он отказывается от новой попытки из-за начинающегося ветра и инея на трассе.

Роземайеру звонят в отель и он сейчас же едет на отметку "2 км" автобана Франкфурт-Дармштадт. Некоторое время спустя он приезжает в хорошем настроении, сначала поздравляет Караччиола с успехом, а затем знакомится с трассой на Ногч Эберана. Потом он делает прогревочный заезд, в котором, хотя и достигает 429 км/ч, но потом жалуется, что

мотор до конца не выходит "на обороты". Машину снова заталкивают в палатку и под руководством Эберана и Вильгельма Себастиана готовят для окончательной рекордной попытки. Время 11.23.

В 11.40 механики вытаскивают автомобиль из палатки. Роземайер уже сидит в кокпите. В 11.46 машину толкают в направлении Дармштадта по западной полосе. В 11.48 Бернд Роземайер уже мертв.

О том, что говорилось и делалось в эти 25 минут, с 11.23 до 11.48, и о том, что произошло на трассе, с тех пор написано и надумано так много возможного и невозможного, как случается лишь с немногими событиями в истории автоспорта.

Ниже мы впервые цитируем до сих пор не публиковавшиеся сообщения непосредственных участников событий, которые в состоянии пролить свет на темноту предположений. Все цитаты приведены по "Актам AUTO UNION" из городского архива Лейпцига и заводского архива WTZ.

Рассказ инженера Якоба, гоночное отделение:

В то время как машина подготавливалась к заезду, я наблюдал, что южная торцевая сторона палатки развевалась в разные стороны, и видел, что Роземайер также заметил это, но ничего по этому поводу не сказал.

Из записей спортивного директора, доктора Фойерайсена:

Говорил сейчас о ветре и с техниками, о том, следует ли нам дальше проводить заезды, поскольку чувствовали себя неуверенно. Я поразмыслил, следует ли ехать при ветре. Если бы не подошли близко (ко времени Караччиолы), было бы, может быть, лучше использовать ветер как причину для возможного отступления. Я вернулся в палатку, где стоял автомобиль, Роземайер уже сидел в нем. Я сказал: "Роземайер, может, лучше оставите это, нет смысла при таком ветре, мы ведь не хотим рисковать".

Роземайер ответил: "Ах, доктор, еще один раз я проеду, я ничем не рискую, я ж не новичок, я только хочу попробовать, как это будет получаться с обшивкой. Я поеду спокойно и только ощупью подберусь к скорости".

Рассказ Вильгельма Себастиана, главного механика гоночного отделения:

После того как я вернулся с точки разворота на 14-м километре на 2-й километр после второго заезда (в обратном направлении – прим.ред.) Роземайера, мной и Эбераном в палатке были намечены контрольные работы и осуществлен надзор за ними. Я вспоминаю, что доктор Фойерайсен затронул вопрос, следует ли нам объявить об использовании 6,5-литрового двигателя. Также несколько неуверенно мы чувствовали себя из-за ветра. Поэтому, с моей стороны, я настойчиво обратил внимание Роземайера на поднимающийся ветер и попытался отговорить его от дальнейших заездов: "Бернд, черт с ними, со всеми этими рекордными заездами, ты нам нужен в предстоящем сезоне больше, чем сейчас, на один заезд туда-сюда. Завтра с утра, возможно, погода будет лучше. Мы все равно сейчас будем готовы". Он ответил: "Вильгельм, можешь быть уверен, я один замечу, если нельзя будет больше. Я только хочу разок попробовать". Я удовлетворился этим, вышел из палатки, сказал доктору Ф., что господин Р. желает проехать еще раз, и потом отбыл с Эбераном на отметку "14 км".

Сообщение службы погоды аэропорта Рейн-Майн на основании шквального предупреждения на 28 января 1938 года:

Между 6 и 8 часами слабый и равномерный юго-западный ветер скоростью менее 4 м/сек. Около 8 часов ветер стал более порывистым, но между 8 и 9.30 еще не был подвержен сильным колебаниям, и его скорость находилась между 3 и 6 м/сек. Направление ветра оставалось юго-западным. После 9.30 ветер становился все более шквалистым. Средняя скорость между 10 и 11 часам около 6 м/сек, однако порывы достигали 8 м/сек. Между 11 и 12.30 вновь регистрировались шквальные порывы до 11 м/сек. Средняя скорость была около 8 м/сек. Самые сильные шквалы скоростью около 12 м/сек регистрировались вскоре после 12.20. Направление ветра было юго-западным.

Рассказ об аварии свидетеля Ярло Видманна, международного хронометриста:

Во время несчастливого заезда машина двигалась по западной стороне автобана в направлении Дармштадта. Когда Р. проехал арку моста (отметка 8,4 км), автомобиль

переместился несколько правее центральной разметки. Примерно на отметке 8,8 км, где в автобан упирается просека, в машину ударил юго-западный боковой ветер и увлек ее под тупым углом к разделительной полосе, ограничивающей автобан слева. Так что колеса с левой стороны примерно на 2 метра заехали на газон. Видимо, с этого момента Р. повернул руль в сторону заноса, так как автомобиль снова стал перемещаться вправо, сразу же встал поперек движения и стал переворачиваться, а именно – сначала через левое переднее колесо. После первого переворота автомобиль ударился колесами о дорогу, перевернулся второй раз, причем тут я увидел взрыв. Кузов взлетел высоко в воздух и рухнул рядом со мной на дорогу в виде обломков. Шасси с остатками кузова перевернулось еще раз вперед и упало на опушке леса. По моему мнению, только тогда гонщика выбросило из машины, поскольку он лежал в этом же направлении в 50 метрах, на земле в лесу. Шасси врезалось в деревья и вновь изменило направление, летя на меня и через меня вдоль опушки леса. Наконец оно приземлилось на откосе земляного вала на отметке 9,2 км, у расположенного там виадука. Шасси лежало колесами вверх, разрушенное и без малейших частей кузова. Хотя катастрофа произошла в доли секунды, у меня было впечатление, что Р., когда его бросило на газон, видя расположенную всего в 400 м арку моста, изо всех сил пытался рулением и торможением (смотри тормозной след на автобане) проскочить на машине через эту арку.

В заключение попытаемся провести анализ аварии и ее причин. По вышеописанным рассказам, в качестве непосредственной причины однозначно выступает боковой ветер, который сбросил и без того очень чувствительный рекордный автомобиль с трассы, и против которого даже Роземайер на скорости 440 км/ч не смог ничего предпринять.

Такую же большую роль, как воздействовавший непосредственно на автомобиль боковой ветер, играют две косвенные причины, значение которых нельзя недооценивать.

Одна причина – в положении Роземайера в коллективе гоночного отделения. Оно было столь значимым, что ответственный спортивный директор робко предлагает: "Роземайер, может быть, оставите это..." вместо решительного: "Вы не едете". Хотя в адрес AUTO UNION после смерти Роземайера были высказаны многочисленные и тяжеловесные упреки, однако ни одного – на недостаточный авторитет со стороны гоночного руководства. Это легко объясняется из пропагандистского использования его смерти непосредственно после аварии, выразившегося в таких терминах, как "павший за мировое значение Германии", или "молния с безоблачного неба поразила молодое сердце в последней фазе его великой борьбы".

Вторая причина – в характере Бернда Роземайера и его отношении к спорту, которое мы часто наблюдали: ничто не могло мобилизовать его честолюбие больше, чем кажущееся невозможным. Если он чувствовал, что ситуация бросала вызов, то был готов идти до далеко отстоявшей границы своих возможностей. 28 января 1938 года он ее перешагнул.

Теперь пришел Нуволари

Смерть Бернда Роземайера в многих отношениях ввергла Auto Union в глубокий кризис.

Уже вскоре после несчастья началось гадание о причинах аварии, которое в основном состояло из малоквалифицированных умозрительных рассуждений прессы и общественности, но, тем не менее, доставило столько забот руководству фирмы, что оно было вынужденно еще раз построить кузов рекордной машины, только ради того, чтобы опровергнуть нелепое утверждение, что он деформировался на высокой скорости и его сорвало с машины. (Всем известно, что такая большая боковая поверхность, как у рекордной машины Auto Union, из алюминиевого листа толщиной всего 0,7 мм, никогда не сможет быть абсолютно гладкой. Алюминий всегда немного волнист, так что при определенном угле зрения образуются отражения).

Значительно более тяжелым стал удар для самого гоночного отдела. Ведь личность Бернда Роземайера в невиданной до того степени идентифицировалась с машинами Auto Union и продолжает делать это до сих пор, что сопоставимо только с образовавшейся много лет спустя связью "Джим Кларк – Lotus".

Кадровая ситуация весной 1938 года была настолько малообещающей, что вызвала серьезные раздумья об уходе из спорта Гран-при.

К счастью, до этого не дошло - иначе на гоночной трассе никогда бы не появилась одна из самых прогрессивных и красивых машин Гран-при: Auto Union Тур D. Кадровая ситуация с конструкторской стороны была весьма положительна. В лице доктора технических наук Роберта Эберана фон Эберхорста в собственных рядах Auto Union вырос конструктор, который многому научился во времена 750-килограммовой формулы и мог хорошо распорядиться наследством, оставленным ему Фердинандом Порше, осознавая необходимость улучшения. Вероятно, в начале 1938 года проект 3-литровой машины Гран-при зашел слишком далеко, чтобы его прерывать.

Как же выглядела формула Гран-при в 1938-40 годах? Для начала перешли от ограничения максимального веса к ограничению минимального. Новые машины должны были при полном использовании объема двигателя иметь минимальный вес 850 кг, включая колеса и шины, но без охлаждающей жидкости, масла и топлива. Объем двигателя мог составлять максимально 4500 см³ без компрессора и 3000 см³ с компрессором. Таким образом, отношение рабочих объемов безнаддувного двигателя к объему двигателя с наддувом увеличилось с 1,3, предложенное в 1936 году, до 1,5. Быстро выяснилось, что и это отношение мало реалистично, так как ни один 4,5-литровый мотор того времени мог даже близко подобраться по мощности к 3-литровым компрессорным. Конструкторы быстро это определили и, кроме Delahaye и Talbot, все проектировали моторы с компрессором.

Как Mercedes, так и Auto Union выпустили совершенно новые конструкции, предназначенные для того, чтобы превратить уже обозначившееся в последние годы господство серебряных стрел на гоночных трассах в практически тотальное (в 1938-39 годах имела место только одна победа "не-немецкой" фирмы Delahaye в По).

Для начала бросим взгляд на новый Mercedes: вытянутый в длину, ниже своего предшественника, агрессивная внешность благодаря огромному воздухозаборнику, оснащенный 12-цилиндровым V-образным мотором с компрессором. Конструктивные особенности: мотор был установлен с наклоном назад и скошен к продольной оси машины. Благодаря этому удалось провести карданный вал рядом с сиденьем гонщика и расположить его очень низко. Вначале мотор выдавал с одним компрессором около 420 л.с., позже добавили второй, и мощность выросла до 483 л.с.

Вернемся к Auto Union. По сравнению с предыдущими годами здесь многое изменилось. Наиболее существенное изменение для гоночного отдела состояло в том, что не был продлен договор с Порше, поэтому теперь все работы по конструированию должны были проводиться внутри гоночного отдела. Поскольку штат остался прежним, это привело к серьезному увеличению нагрузки на каждого работника, которое позже отозвалось в ухудшившейся подготовке машин.

Конструкторский отдел теперь подчинялся техническому правлению под руководством Вернера, Зиблера и Штробля и располагался в Хемнице, в то время как собственно гоночный отдел номинально подчинялся директору завода Horch инженеру Якобу. Это довольно сложное распределение компетенций, которое, как мы еще увидим, оказало непосредственное влияние на конкурентоспособность гоночных машин. Правильное распределение ответственности всегда давалось Auto Union нелегко.

Фактически вышло так, что после ухода из Auto Union Порше, техническое руководство взял на себя Эберан фон Эберхорст. По воспоминаниям Эберана, это выразилось уже в том, что после аварии Роземайера судебный следователь допросил его, а не Якоба или члена правления Вернера. Наиболее важными сотрудниками Эберана были инженеры Лангштайнер, Шуберт (мотор и шасси), Келлинггер (кузов) и Вильгельм Себастьян (сборка). Спортивным директором, как и прежде, остался доктор Карл Фойеррайсен.

Эберан сконструировал Auto Union Тур D, сохранив привычный уже принцип среднего расположения мотора, улучшив слабые места конструкции Порше (тормоза и расположение сидения гонщика) и радикально изменив неудовлетворительную заднюю ось.

По внешнему облику "Тур D" является машиной с мягкими линиями и лучшими, чем у ее предшественника, пропорциями. Она очень низкая, сиденье гонщика более сдвинуто назад, чем у "Тур С", задний капот по нисходящей спускается к задней части, воздухозаборники значительно элегантней. Auto Union Тур D - это одна из самых красивых когда-либо построенных гоночных машин.

V-образный мотор имеет 12 цилиндров с развалом в 60°, диаметр цилиндра 65 мм, ход поршня 75 мм, рабочий объем 2990 см³, мощность с одним компрессором 420 л.с., с

двухступенчатым компрессором 485 л.с. при 7000 об/мин. Блок цилиндров двигателя был отлит из алюминия, гильзы цилиндров - из ковальной стали, запрессованы в блок. Три распредвала верхнего расположения (один центральный - для впускных клапанов обоих рядов цилиндров, два внешних - для выпускных). Привод через вертикальный главный вал и два боковых, полностью отбалансированный коленчатый вал Хирта, по два клапана на цилиндр с углом развала 80° и одному магнето на каждый ряд цилиндров, система смазки с сухим картером, приготовление горючей смеси в одноступенчатом нагнетателе - с помощью двух расположенных под углом карбюраторов Solex, в двухступенчатом - двумя безопластавковыми карбюраторами SUM.

Конструкция шасси не изменилась, кроме размеров. То же самое касается коробки передач и дифференциала - не считая других передаточных чисел.

Также имелись улучшения в отношении расположения бензобака и сиденья гонщика, которое должно было отодвинуться назад. Это стало возможным благодаря более короткому 12-цилиндровому мотору, но, главным образом, благодаря внедрению боковых бензобаков. Таким образом, находящийся непосредственно за спиной у гонщика средний бензобак теперь имел длину всего 12-15 см. Он соединял оба боковых бензобака. Распределение масс на переднюю/заднюю оси (45,5/55,5) при полном или пустом бензобаке от этого практически не менялось (0,5%). Вместимость удалось повысить до необходимых 280 литров (вначале расход составлял 100 литров на 100 километров, позже 70 литров).

Тормозная система также улучшилась: 50-миллиметровые тормозные колодки, диаметром 400 мм, по четыре тормозных цилиндра на колесо, девять ребер охлаждения на тормозных барабанах.

Эберан предпринял радикальные изменения подвески, особенно в компоновке задней оси. Передняя ось получила гидравлические амортизаторы двойного действия, тяга рулевой трапеции стала трехзвенной с двумя промежуточными шарнирными рычагами.

Задняя ось - слабое место предшественницы - была полностью заново сконструирована и представляла собой одну из самых сложных конструкций задней оси в истории гоночного автомобилестроения. Это ось de Dion, имевшая приводные валы с двумя карданными шарнирами. Продольные нагрузки воспринимались наклонным рычагом, поперечные - тягой Панара. Поддрессирование осуществлялось расположенными продольно в раме торсионными с фрикционными амортизаторами, дополнительно использовались и гидравлические амортизаторы. Приводные валы имели компенсаторы изменения длины.

Результатом этих усилий стала машина с небольшой недостаточной поворачиваемостью, которую с помощью имеющейся в достатке мощности можно было в любой момент привести к нейтральному поведению в поворотах. По крайней мере, это мнение человека, который должен быть в курсе: Фила Хилла. В 1979 году чемпион мира Формулы 1 1961 года предпринял обширные тестовые заезды на исторической гоночной трассе Доннингтон-парка на единственном сохранившемся экземпляре "Тур D". Он может судить также и потому, что ездил на 3-литровом Mercedes того же года выпуска.

Но вернемся в 1938 год. В марте машины были готовы в такой степени, что можно было начинать тестовые и настроечные заезды в Монце. Для них использовались два перестроенных "Тур С" и один готовый "Тур D", которые для введения в заблуждение конкурентов и прессы оснастили восемью выхлопными трубами с каждой стороны.

Настройка машины и, особенно, абсолютно нового мотора оказались тяжелыми и требующими времени. Сам Эберан не мог, как его коллега Уленхаут из Mercedes, лично испытывать машину на гоночной скорости. А из имеющихся в наличии гонщиков, только Хассе мог предоставить удобоваримую информацию. В конце концов, Эберан помог себе тем, что с помощью Кингле сконструировал специальные инструменты, которые выдавали ему объективные данные об ускорении, скорости, торможении и другие.

Эберан не решился отправить свои машины на Гран-при По (10 апреля). Mercedes предпринял первую попытку с новой машиной и был оставлен на втором месте Delahaye Дрейфусса. Машина Ланга сошла, а у Карачиолы возникли трудности с переключением передач - типичные детские болезни. Во время тренировки к этой гонке произошло событие, которое еще будет иметь значение для команды Auto Union: Alfa Нуволари загорелась на высокой скорости. Нуволари смог спастись, только выпрыгнув из пылающей, еще движущейся машины. Он получил ожоги и был отправлен в больницу. В прессе курсировали сообщения об окончательном уходе маэстро. Как бы то ни было, свой договор с Alfa Corse

после своей аварии в По Нуволари разорвал.

И в Триполи, 15 мая, Auto Union еще не вышли на старт. Mercedes теперь отлично подготовил свои машины и одержал тройную победу.

Дебюту 3-литровой Auto Union суждено было состояться 3 июля во время Гран-при Франции. Эберан и Фойеррайссен привезли с собой четыре машины и трех гонщиков: две с обтекаемым кузовом и две открытые, перестроенные из старых "Тур С". Гонщиками были Мюллер, Хассе и перешедший из Mercedes Кристиан Кауц.

Уже на тренировке появились предвестники катастрофы: Мюллер на машине с обтекаемым кузовом на высокой скорости вылетел с трассы и был так тяжело ранен, что его пришлось отправить в больницу. Хассе на второй обтекаемой машине тоже плохо справлялся и попал в аварию, во время которой с ним ничего не случилось, но машина сильно пострадала. Зато машина Мюллера получила только небольшие повреждения.

Чтобы не оставлять Mercedes ездить в одиночестве - кроме обеих немецких команд, на старт вышли только два бескомпрессорных Talbot, одна Bugatti и один Sefac - Фойеррайссен решил на участие обеих открытых машин. Но за несчастливым началом последовал несчастливый конец. Оба гонщика, Хассе и Кауц, уже на первом круге попали в аварии, заставившие их сойти. Кауца занесло в одном из поворотов деревни Ге, и он сильно повредил заднее колесо, заднюю ось и заднюю часть своей машины. Хассе при торможении перед поворотом с повернутыми до упора колесами соскользнул в кювет. Mercedes снова одержал тройную победу.

Задержимся на минуту с вопросом, как могло произойти такое отставание машин Гран-при Auto Union после четырех лет технического равновесия между обеими немецкими фирмами. Ответ в разной организации гоночных отделов Mercedes и Auto Union.

У Mercedes "гоночный отдел" делился на несколько подразделов: проектирования, опытной конструкции, сборки и участия в гонках. Важнейшим был опытно-конструкторский отдел, который мог давать конструкторскому бюро требования к переделкам и заказы на изготовление деталей соответствующим цехам завода.

У Auto Union же, "гоночный отдел" был маленькой отдельной фирмой, которая должна была сама чертить, конструировать и изготавливать. Возможности поручить выполнить какие-либо работы другим отделам концерна не было.

Штаты были совершенно не равны: 220 работников у Mercedes и только 100 у Auto Union.

К этому нужно добавить вечное затруднительное финансовое положение Auto Union, так как любые расходы, не предусмотренные годовым планом, нужно было отдельно испрашивать и обосновывать. Станки и в, особенно, вспомогательный инвентарь были у Auto Union хронически хуже, чем у Daimler-Benz, которые владели даже чем то вроде автотренажера, на котором можно было тестировать в условиях, близких к гоночным, в том числе и климатических.

Эберану и его людям приходилось обходиться без таких вещей. Из разных форм организации гоночных отделов выкристаллизовалось явное преимущество Mercedes - при условии одинаковых личных усилий работников, как в количественном отношении, так и в качественном.

Если в 1938 году положение можно было назвать в техническом плане очень напряженным, то отсутствие выдающейся гоночной личности делало его почти безнадежным. Ведь ни Хассе, ни Мюллер, ни Кауц не могли заменить Роземайера.

Только один гонщик был на это способен: Тацио Нуволари, друг Роземайера и его соперник по многим гонкам. Вспомним, что однажды с Нуволари уже велись переговоры, что он симпатизировал и доверял фирме, и что по причине увольнения с Alfa он был на данный момент свободен.

Как гласит пословица: "тише едешь - дальше будешь". После долгого знакомства, разорванной помолвки и осторожного сближения весной 1938 года две знаменитости автомобильного спорта - Auto Union и Тацио Нуволари -наконец-то пришли к согласию.

У обоих было славное прошлое, и оба находились в кризисе. Поэтому не было ничего удивительного в том, что они объединили весь свой престиж и мастерство в усилиях для достижения совместного успеха.

Дебют состоялся во время Гран-при Германии на Нюрбургринге. Нуволари, который на протяжении всей своей гоночной карьеры ездил только на машинах с передним расположением мотора, быстро привык к совершенно другому стилю вождения, которого требовал Auto Union. Его лучшее время на тренировке: 10:03 мин, против 9:49,4 у Браухича.

Так как в команду вернулся и опытный Ханс Штук, спортивный директор Фойеррайссен смог выставить на старт четыре машины с Нуволари, Штуком, Хассе и Мюллером за рулем. В качестве запасных гонщиков в его распоряжении были Кауц и новичок в команде Ули Бигалке.

27 июля 1938 года Нуволари стоял во втором стартовом ряду, рядом с Карачиолой. Пелетон тронулся с неслыханным никогда ранее адским воем компрессорных машин Mercedes. Нуволари попытался держаться в лидирующей группе, но уже первый круг он закончил с большим отставанием и вмятиной на задней части. Что произошло? На машине Браухича не был достаточно плотно закрыт масляной бак; в повороте масло выплеснулось наружу и облило машину Нуволари. При попытке последнего очистить рукой ветровое стекло и очки, его машину занесло задней частью в кювет, и при этом был поврежден задок и коробка передач. На втором круге Нуволари пришлось сойти. Он взял машину Мюллера и сумел пробиться на третье место позади Браухича и Симэна. Штук шел на четвертой позиции. К концу гонки еще раз возник переполюх, когда при заправке в боксах машина Браухича загорелась. Огонь быстро потушили. Фон Браухич продолжил гонку, но спустя короткое время пришел обратно пешком. Машина вылетела с трассы. Теперь в Гран-при Германии лидирует молодой англичанин Симэн. Ланг на втором месте, позади него Нуволари и Штук. Хассе между делом сошел из-за поломки мотора. На последнем круге Нуволари еще раз ненадолго пришлось заехать в боксы. Таким образом, Штук закончил гонку на третьем месте, а Нуволари на четвертом. Результат - так себе, но все же удовлетворительный.

Между гонками проводились интенсивные работы над улучшением машин и надежностью моторов. Результат казался положительным, так как после тренировки к Коппа Ачербо Нуволари стоял в первом ряду. Однако гонка прошла для машин из Цвиккау более чем неудачно. Нуволари сошел, потому что в его компрессоре заклинило шариковый подшипник - такого дефекта никогда не случалось ни до того, ни после; Мюллер остался на трассе без топлива - ошибка гоночного руководства, неправильно рассчитавшего расход; и, наконец, Хассе сошел из-за поломки дифференциала. Из трех стартовавших Mercedes цели достиг только Карачиола и выиграл.

Гран-при Швейцарии состоялся 21 августа на трассе Бремгартен. Auto Union выставили четыре машины с Нуволари, Штуком, Мюллером и Кауцом. Во время гонки шел дождь, поэтому она была относительно медленной, и у Auto Union, которые впервые подверглись нагрузкам с термической точки зрения, возникли серьезные проблемы с настройкой карбюраторов и выбором подходящих свечей зажигания. Моторы работали неравномерно, и свечи замасливались. Mercedes были в отличной форме и одержали очередную тройную победу. Во время гонки Мюллер вылетел с трассы. Штука тоже развернуло, но он смог своими силами снова запустить машину и приехал на четвертом месте - однако отстав на два круга. Нуволари, после многочисленных остановок в боксах, отстал на четыре круга и закончил гонку девятым.

И снова в гоночном отделе интенсивно работали над улучшением машины. И к свиданию в Монце машины с четырьмя кольцами наконец-то имели шансы на победу. Два с половиной часа Гран-при Италии 11 сентября доказали, что Нуволари непобедим, когда у него был "правильный" автомобиль, а Auto Union Тур D наконец-то превратился в ту машину, на которой гоночный ас мог выиграть.

Нуволари, со стартовым номером 22, закончил первый круг пятым, второй - четвертым, четвертый - третьим и пятый - вторым. Он ехал с невероятной скоростью и на прямых был быстрее, чем Mercedes. На восьмом круге маэстро, к восторгу публики, обошел на стартовой прямой Mercedes Ланга и захватил лидерство. Теперь Нуволари ехал на быстрой и ровно работающей Auto Union Тур D к победе, которая была для него так же важна, как и для Auto Union. К концу гонки людей было уже не удержать. Они взяли штурмом трассу и на плечах понесли к церемонии награждения "своего" Тацио, который очередной раз продемонстрировал свое беспримерное гоночное мастерство.

Маленький человек в желтом трико счастлив. Он наслаждался "купанием" в толпе после года неудач. Не менее радо было руководство гоночного отдела, у которого теперь - пусть и только к концу сезона - наконец-то была машина, которая снова могла бороться за победу.

Нуволари был очень популярен в Италии, почти народный герой. Соответствующими вышли заголовки итальянских газет. "La Gezzeta dello sport" выпустила заголовок на всю титульную страницу: "Величайший гонщик в мире, Тацио Нуволари, выигрывает на Auto Union Гран-при Италии".

Если мы вчитаемся в передовицу Бруно Рожи под названием "Герой дня", то сможем получить представление о восторге и симпатии итальянцев к "их" Нуволари.

В дни перед гонкой о Нуволари говорили сдержанно. Главная тема это атака на доминирование Mercedes. И эту атаку ожидают скорее от Maserati в руках Тросси и Виллорези, чем от ненадежных Auto Union... "После многих разочарований на Auto Union нельзя рассчитывать. Гонщик уже стар. Похоже, его фортуна, капризная богиня, устала". Тацио отправился к стартовой линии пешком. Зрители узнали его стройную фигуру. Он указал на свое желтое трико. Зрители аплодируют. Это аплодисменты аутсайдеру. Новая благодарность за великие сражения, которые им в прошлом показывал этот спортсмен. Но это не такие бурные аплодисменты, которыми приветствуют главное лицо гонки. Зрители знают, что если они пожелают победы Тацио, то они потребуют от него чуда.

Немецкие серебряные стрелы решительно захватили лидерство. Уже через несколько кругов обнаружилось, что сегодня не стоит рассчитывать на реванш итальянских машин. Но в тот же момент механическое преимущество подверглось атаке блестящего личного мастерства, оно было потеснено и преодолено. На флангу немецких гонщиков бросился итальянский пилот, самый великий и достойный из всех. Он не ждет. Он не колеблется. Он не делит ритм гонки в соответствии с соображениями терпения и выдержки. Он не атакует. Он нападает!

...С того момента, когда "Летучий мантуанец" обошел Mercedes Ланга и захватил лидерство, Гран-при Италии превратился в спортивное стихотворение...

Ярость его езды, выразившейся в бешеной скорости и не уменьшающемся боевом задоре, была настолько огромной, что соперники не в состоянии были следовать за ним и проигрывали. Это его выдающаяся победа, но и его вина - если можно назвать это виной - в сильном сокращении числа участников, в гекатомбах поломанных машин, обозначивших трассу гонки. Нуволари - это кара господня. Он годится в отцы многим молодым гонщикам, оставшимся за серебристым хвостом его машины и все равно, он кажется мальчишкой, который едет, как будто играя, лаская руками в желтых перчатках руль, в то время как болид буквально как молния мчится по прямой...

Последнее событие сезона - это Гран-при Доннингтона 22 октября. После победы Роземайера прошел год и двадцать дней. Зрители не забыли ее и пришли толпами. На этот раз любимец английской публики Роземайер не участвует. Старик (44 года) Нуволари занял его место.

Во время тренировки перед машиной Нуволари выскочил олень, от которого тот уже не смог уклониться. Голову животного он сохранил на память и таким образом заполучил один из самых необычных трофеев в истории автоспорта.

Нуволари был снова в лучшей форме, равно как и Auto Union Тур D. Как и в Монце, этой комбинации мало что можно было противопоставить. Нуволари завершил первый круг лидером и сохранил свое лидерство до 25-го. Возникло большое волнение, когда на 26-м круге Нуволари заехал в боксы: замена свечей. Находившийся на второй позиции Мюллер захватил лидерство. Из-за своей остановки Нуволари откатился на четвертое место и немедленно устремился в погоню, которая привела к взрывам восторга среди обычно сдержанных англичан. Между тем в пелетоне произошло много изменений. Кауц вылетел с трассы. Масло на дорожном покрытии стало причиной схода пяти машин, среди них Хассе, который перевернулся, но, слава богу, не пострадал. Несмотря на дефектный амортизатор, Мюллер провел отличную гонку, но вынужден был все-таки пропустить вперед Ланга и Симэна. Тацио же неудержимо рвался вперед, обгонял одного за другим и на 67-ом из 70-ти кругов обошел Ланга, который ехал без ветрового стекла. Он удержался на вершине и выиграл для Auto Union последний Гран-при в Доннингтоне перед второй мировой войной. Публика и пресса были в восторге. Заголовок одной из английских газет: "Music, Maestro, please!"

Общий итог 1938 года стал, со всего лишь двумя победами, не очень хорошим для Auto Union, но, тем не менее, они ясно показали, что разработку "Тур D" можно считать успешно завершенной. Машина была равноценна Mercedes и показала, что может побеждать - с Нуволари за рулем.

В успешный баланс 1938 года следует добавить еще пять побед в горных гонках, все из них одержал Штук. Однако не с новым мотором, а с поставленным на улучшенное шасси 16-цилиндровым.

Описание сезона 1938 года мы бы хотели завершить письмом, которое Нуволари направил дирекции Auto Union после своей победы в Доннингтоне. Оно хорошо демонстрирует скромность великого мастера, который, как никто другой, знал правила игры в спорте Гран-при и принимал их.

Я имел удовольствие показать, что гоночные машины Auto Union могут опередить соперников, хотя в начале ситуация была сложной. Этим я прежде всего обязан выдающейся эффективности, которой машина достигла благодаря великолепной подготовке. Моей задачей было довести до конца то, что ваши техники, механики и директора подготовили своей настойчивостью и доверием, и что было заслуженно вознаграждено победой.

Конец эпохи

Европейский кризис повлиял и на число гонок в Европе, что неудержимо катилась в пучину войны. Но мюнхенское соглашение дало некоторую – пусть и обманчивую – отсрочку. Как бы то ни было, в гоночных подразделениях Mercedes и AUTO UNION за зиму были внесены дальнейшие улучшения и изменения в конструкцию автомобилей для Гран-при.

В обеих конструкциях за время прошлого сезона проявилось то, что расход топлива и отдача мощности двигателей находятся в неблагоприятном соотношении между собой.

Как Mercedes, так и AUTO UNION решили поэтому перейти к использованию двухступенчатых нагнетателей, в которых первая ступень подает предварительно сжатую смесь во вторую ступень, откуда она уже поступает в камеры сгорания.

На машине "Тур D" двухступенчатый компрессор располагался вертикально позади двигателя. Он развивал давление 1,67 атм. Привод осуществлялся через многодисковое сцепление посредством выходящего из мотора вертикального приводного вала. Применявшиеся до сих пор карбюраторы Solex с поплавковой камерой были заменены на беспоплавковые карбюраторы для двигателя с наддувом – совместную разработку AUTO UNION и берлинской карбюраторной фирмы SUM. Карбюратор монтировался вертикально сбоку на первую ступень компрессора. Автомобиль с двухступенчатым компрессором можно было узнать по дополнительному воздухозаборнику для карбюратора и по выпуклости на кузове сзади справа. Дополнительный воздух подавался назад через расположенный на правой стороне трубопровод. Эта труба имела большое сечение впереди и сужалась сзади; она начиналась непосредственно за центральным бензобаком между капотом и кузовом. Дальнейшим конструктивным изменением было использование двух топливных насосов: одного для питания карбюратора, второго – для возврата неиспользованного топлива. В этой версии мотор развивал 485 л.с. при 7000 об/мин, максимальный крутящий момент 56 кгМ достигался при 4000 об/мин, расход удалось снизить до 70 л на 100 км.

Интересным изменением, по сравнению с моделью 1938 года, подверглась передняя ось. Недостатком любой подвески на кривошипных рычагах является вибрация передних колес при торможении на неровной дороге, особенно в поворотах. Чтобы устранить этот недостаток, взяв за основу кривошипный рычаг, его расширили, превратив в подобие треугольного рычага. Торсионы были вынесены из поперечной трубы шасси наружу и соединены шарнирами так, что верхний торсион подпрессоривал правое колесо, а нижний – левое. Закрепленные на раме концы торсионов служили направляющими для второго треугольного рычага (рис. на страницах 127 и 161) [на стр. 127 ничего похожего не обнаружено, видимо, имеется в виду стр.122 – прим А.Г.]. С такой конструкцией передней подвески машина спереди на уровне поперечной трубы становилась несколько шире. Следовательно, для такого исполнения автомобиля радиатор тоже был несколько расширен и мог быть более плоским. Снаружи машины отличались от старой конструкции совсем незначительно.

Команда 1938 года – Нуволари, Штук, Хассе и Мюллер – осталась прежней. В качестве резервных гонщиков использовались пришедший из мотогонок Георг Майер и Улли Бигалке. Бигалке уже давно работал в гоночном отделении в качестве водителя грузовика и

кинооператора и теперь получал шанс проявить качества гонщика.

Большой приз Триполи был в 1939 году впервые проведен только для 1,5-литровых гоночных машин. Как известно, Mercedes в рекордно короткое время – 8 месяцев – разработал и построил два экземпляра W 165, которые и победили в той гонке. AUTO UNION тоже начал разработку 1,5-литрового гоночного автомобиля. К этому проекту мы еще вернемся подробнее. В этой связи следует упомянуть, что в конце 1938 года в бюро Порше поступил заказ на разработку 1,5-литрового гоночного автомобиля и от завода Volkswagen в Фаллерслебене. Этот проект получил конструктивный номер 116. Существуют эскизы, на которых показан двигатель V-12 с четырьмя верхними распределительными валами и вертикальным приводным валом. До конструирования дело так и не дошло (рис. стр.158) [Снова несовпадение страниц. В оригинале соответствующий рисунок найден на стр.162 – прим. А.Г.].

Первым выступлением 1939 года для AUTO UNION стала Айфельская гонка 21 мая. (Большой приз По они вынуждены были пропустить, 1,5-литровая машина для Триполи еще не была готова).

Доктор Фойеррайссен заявил пять машин с Нуволари, Хассе, Мюллером, Майером и Бигалке за рулем. Штук был ранен и не мог стартовать. Майер не стартовал в гонке по причине поломки машины. У Mercedes также в гонке было четыре машины – Карачиолла, Ланг, фон Браухич и Хартманн.

Для короткой дистанции Айфельских гонок – десять кругов = 228 км – спортивные директоры обеих команд доктор Фойеррайссен и Нойбауэр приготовили две принципиально верные, но очень различающиеся тактики. Нуволари получил от Фойеррайссена указание ехать, сберегая шины, чтобы проехать гонку без смены шин и дозаправок.

Нойбауэр исходил из того, что шины должны быть заменены, поэтому отправил в гонку двух гонщиков – Карачиолу и Ланга – с полупустыми баками. Это означало разницу в весе более чем в 100 кг, которую обоим надлежало использовать для прохождения быстрых кругов и создания достаточно большого отрыва от Нуволари. (Машина фон Браухича на всякий случай была заправлена полностью).

Обе стратегии [Так в оригинале – то "тактика", то "стратегия" - прим. А.Г.] оправдались. Ланг смог создать отрыв, который сделал его недостижимым для шедшего вторым Нуволари. В свою очередь, Нуволари смог обогнать Карачиоллу, во время остановки последнего в боксах для смены шин и дозаправки, и закончить гонку вторым. Хассе, Бигалке и Мюллер заняли места с пятого по седьмое.

25 июня на "повестке дня" значились два Больших приза: Большой приз Бельгии в Спа-Франкоршам и Большой приз Бухареста. Гонка в Спа шла в зачет чемпионата Европы и поэтому была более важной. AUTO UNION и Mercedes заявили по четыре машины. Доктор Фойеррайссен выставил Нуволари, Мюллера, Хассе и, впервые, Георга Майера против Карачиоллы, Ланга, фон Браухича и Симэна.

Уже в начале гонки над трассой царит странное напряжение. Погода ужасная, льет как из ведра. Трасса чересчур узкая для высоких скоростей. Гонка, тем не менее, стартовала. После, примерно, середины дистанции Симэн захватывает лидерство, опередив Ланга, и наращивает отрыв круг за кругом. До тех пор, пока не заходит слишком быстро в "Ла-Сурс", задевает одно дерево и врезается боком в другое. Симэн зажат в кокпите, навесной бак над его ногами поврежден, топливо тотчас воспламеняется. Почти целая минута проходит, пока Симэна не удастся извлечь из пламени. Ужасная авария, от последствий которой Симэн ночью умирает. Ланг так шокирован видом горящей машины, что останавливается в боксах и хочет прервать гонку. Однако он получает приказ ехать дальше – и побеждает. Всегда очень благоразумно ездивший Хассе стал вторым. Мюллер в ходе гонки сошел из-за дефекта двигателя. Карачиолла, Нуволари и Майер тоже сошли со скользкой трассы и не финишировали.

На Большой приз Бухареста был отправлен только Штук, воспользовавшись, тем самым, персональным приглашением румынского королевского дома. Как единственный представитель на немецком автомобиле класса Гран-при он одержал убедительную победу.

Большой приз Франции дает гоночной команде AUTO UNION возможность для реванша за фиаско прошлого года. В день гонки сначала идет дождь, однако затем трасса подсыхает, и гонка в основном проходит в палящий зной. Все три Mercedes преждевременно сходят с

дистанции: Карачиолла врезался в стену дома, фон Браухичу помешал дефект выпускной системы, Ланг ввязался в длившуюся круг дуэль с Нуволари, которая окончилась для обоих поломкой двигателя. Х.П. Мюллер теперь лидирует и едет навстречу своей первой победе в Гран-при. Большое волнение вызвал эпизод на 23-м круге, когда машину Майера после заправки охватило пламя – перелившееся топливо вспыхнуло от неосторожно брошенного с крыши боксов сигаретного окурка. Гонщик выбирается из машины одним прыжком и получает только легкие ожоги. Пламя погашено через несколько секунд. Майер продолжает гонку и приходит вторым под оглушительные аплодисменты зрителей. У Штука проблемы с двигателем, из-за чего он - только шестой. Мюллер на финише показывает новое рекордное время 2:21:11 часа, что соответствует средней скорости 169,38 км/ч.

Херманн Пауль Мюллер, называемый Х.П. Мюллером, становится вторым на финише Большого приза Германии 23 июля на Нюрбургринге. Победителя в шестой раз зовут Рудольф Карачиолла.

На тренировке машина Нуволари загорелась. Вильгельм Себастиан и его механики показали все, на что способны. За пять часов они демонтировали мотор, полностью разобрали, очистили от остатков пламегасящей пены. Заменяли все масляные, бензиновые и тормозные трубопроводы, оба топливных насоса. Обновили все электросистемы, компрессор и двигатель были вновь герметизированы. На старте в воскресенье Нуволари стоял в третьем ряду. Кроме него, за AUTO UNION ехали Мюллер, Штук, Хассе и Майер. На тренировке Херманн Ланг превзошел рекордное время, показанное Роземайером на 6-литровом AUTO UNION Тур С в 1937 году. 9:43,1 мин = 140,8 км/ч – таков был теперь рекорд по сравнению с прежним 9:46,2 мин = 140,1 км/ч! Это объясняется прежде всего существенно улучшенной устойчивостью 3-литрового автомобиля.

Это была гонка сходов. В конце на трассе оставались по одному автомобилю от Mercedes и AUTO UNION – Карачиолла и Х.П. Мюллер. Штук и Нуволари сошли из-за дефектов мотора, причем сначала Нуволари возглавлял гонку. Хассе и Майер вылетели с трассы во время дождя.

Большой приз Швейцарии 20 августа в этом году был разделен на предварительную и финальную части. Предварительная удачно прошла по сухой трассе. Непосредственно перед началом финала пошел мелкий дождь. Поскольку у машин Штука и Нуволари во время предварительного заезда от шин отслоились кусочки протектора, на финал были установлены "медленной вращающиеся" 22-дюймовые колеса. Поскольку в запасе были только четыре дождевых шины, только автомобили Штука и Нуволари были переоснащены на колеса большего диаметра. Как оказалось, совершенно зря, поскольку передаточное отношение редуктора заднего моста больше не было оптимальным. Автомобили Mercedes вновь пересекли линию финиша в порядке 1-2-3. Мюллер стал четвертым, Нуволари – пятым, Штук – восьмым.

1939 год быстро идет к концу, в то время как на политическом горизонте день за днем сгущались тучи. Большой приз Италии был отменен. Якобы потому, что реконструкция в Монце не была своевременно завершена. (Однако в Ливорно гонка состоялась!) Таким образом, сезон закончился 3 сентября на улицах Белграда, где в первый и последний раз прозвучал рев моторов Гран-при.

На рассвете пятницы, первого дня тренировок, немецкий вермахт вошел в Польшу. На следующий день Великобритания отвечает объявлением войны Германии. В воскресенье, день гонки на "Кубок молодого короля", Франция тоже вступила в войну.

Гонка была богата на инциденты. Сначала лидировал фон Браухич перед Лангом. В одном повороте, в который он зашел чересчур быстро, его машину вынесло на обочину, и при разгоне град мелких камней из-под его колес выбросило в следующий сзади автомобиль Ланга. Один из этих камней пробил стекло, попал в очки Лангу и повредил глаз. Ланг был вынужден сойти.

Браухич захватывает лидерство и далее едет так же сенсационно. Вновь его заносит при чересчур быстром входе в поворот, разворачивает, и после этого автомобиль останавливается в направлении, противоположном движению. Проезд по трассе против хода запрещен. Несмотря на это, фон Браухич проехал немного назад, развернулся и продолжил гонку. Никто из официальных лиц этого маневра не видел. Теперь лидирует Нуволари и заезжает в боксы на дозаправку. После заправки его машину толкают механики, что также не разрешается. Моторы должны пускаться рукояткой или внешним стартером. Нойбауэр хочет

подать протест. Однако Вильгельм Себастиан удерживает его от этого, ссылаясь на маневр Браухича. Нуволари побеждает, Браухич становится вторым.

Вероятно, 3 сентября 1939 года, о чем и не догадывался ни один из участников событий, и подошла к концу та эпоха Гран-при, которая отличалась выдающимися конструкциями и величайшими личностями среди гонщиков. И Тацио Нуволари вместе с AUTO UNION удалось окончить эту эпоху своей победой.

Даже Фердинанд Порше, духовный отец автомобиля Гран-при AUTO UNION, который праздновал 3 сентября 1939 года свой 64-й день рождения, вряд ли предполагал, каким будет будущее.

От прошлого до настоящего

Война неотвратимо ставила печать насилия, разрушения и смерти на все области человеческого существования.

Мирное соперничество на автогонках быстро стало лишь воспоминанием, предметом исторических исследований и статистических анализов.

В 1939 году было проведено только восемь больших кольцевых гонок для 3-литровых машин и одна - для 1,5-литровых (Триполи). Львиную долю из них, в очередной раз, выиграли Mercedes: По, Айфель, Бельгия, Германия, Швейцария и Триполи. AUTO UNION смогли победить в Бухаресте, Франции и Белграде.

Если мы подведем окончательный баланс великих гоночных лет - с 1934 по 1939 гг. - в числовом выражении, то AUTO UNION может записать в свой актив 24 победы в 61-ой кольцевой гонке и 18 побед в 22-ух горных гонках. В тех же гонках Mercedes победил 27 раз на кольце и дважды - в горах. Alfa Romeo добилась девяти побед в кольцевых соревнованиях. (Учтены только те гонки, в которых принимали участие машины AUTO UNION). Сюда же следует добавить и достигнутые в 38-ми заездах рекорды скорости, часть из которых еще много лет оставалась непревзойденной.

В первые два года войны, когда благодаря первоначальным милитаристским успехам можно было рассчитывать на скорый конец противостояния, в AUTO UNION были полны надежд о "послевоенном времени". Так, 25 сентября 1940 года совет директоров AUTO UNION отправил письмо Нуволари, в котором, кроме прочего, говорилось:

...это положение вступает в силу на дружественной основе при условии, что Вы обязуетесь быть в распоряжении AUTO UNION AG для проведения гонок во время войны - если таковые состоятся - и после войны. Это означает, таким образом, что, прежде чем Вы после войны вступите в отношения с какой-либо другой европейской фирмой посредством заключения гоночного договора, Вам необходимо дождаться решения AUTO UNION о том, хотим ли мы прийти к новым договорным отношениям с Вами...

Разработка 1,5-литровой машины тоже вначале была продолжена, хоть и неспешными темпами. Вернер распорядился, чтобы гоночное отделение готовило два параллельных проекта "Тур Е", с передним и задним расположением двигателя. Решение окончательно должно было быть принято только по результатам дорожных тестов.

Эберан разработал мотор V-12 с углом развала блока цилиндров 60°, диаметром цилиндра 53, ходом поршня 56 мм, рабочим объемом 1482 см³, степенью сжатия 10:1, двумя компрессорами Centric с давлением наддува 1,9 атм и мощностью 327 л.с. при 8500 об/мин. Максимальный крутящий момент 30 кгм должен был достигаться при 5000 об/мин. Показатели мощности и момента получены расчетным путем. По информации профессора Эберана, была построена только опытная одноцилиндровая модель для изучения привода клапанов. Далее проект развития не получил из-за последовавшего вскоре перевода производства на военную продукцию. 1,5-литровый автомобиль Гран-при AUTO UNION никогда не был построен.

Гоночное отделение было распущено, Эберан вернулся к преподавательской деятельности, члены гоночной команды, которые строили машины для Гран-при и рекордных заездов и выступали на них, были либо призваны на военную службу, либо участвовали в выпуске

военной продукции на заводах AUTO UNION.

А автомобили? Никто не знает точно, сколько гоночных и рекордных машин после прекращения гонок остались на различных складах в Цвиккау. И никто не знает, сколько экземпляров пережило бомбардировки и разрушения военных лет, и где они сейчас?

Сегодня известно о трех машинах AUTO UNION для Гран-при, и одной машине, у которой, по меньшей мере, очень сходное с "Тур D" шасси. Мы хотели бы здесь коротко рассказать об истории этих автомобилей – в порядке их появления:

1. AUTO UNION Тур С, построенный для использования в качестве выставочной модели, с вырезанным кузовом, для автомобильной выставки 1936 года в Берлине. В 1937 году подарен Немецкому музею в Мюнхене. Кузов во время войны был так сильно поврежден, что его пришлось удалить. В 1977 году был подготовлен план технической реставрации этого автомобиля и изготовления нового кузова. Расходы по проекту брало на себя акционерное общество AUDI NSU AUTO UNION AG из Ингольштадта. Также в мастерских Audi, под руководством профессора Эберана, была проведена большая часть восстановительных работ. Кузов был изготовлен фирмой Bunte из Боденвердера по фотографиям и имеющемуся шасси. Этот единственный существующий 16-цилиндровый автомобиль Гран-при "Тур С" был представлен общественности во время гонок исторических машин на Нюрбургринге 16 и 17 августа 1980 г как движущееся свидетельство 750-килограммовой формулы.
2. 3-литровый автомобиль Гран-при AUTO UNION Тур D. Эта машина к моменту начала войны стояла как образец продукции в представительстве AUTO UNION в Праге. В силу военных и послевоенных перипетий она попала в руки чешского гонщика-частника Поля, который продал ее в 1974 году графу Денхоффу. Автомобиль имел "пустой" двигатель, т.е. он был комплектным лишь снаружи, все внутренние части отсутствовали. Денхофф хотел сначала укомплектовать машину, но вскоре понял, что это почти невозможно. В конце концов, он продал машину коллекционеру из Калифорнии, который передал его для реставрации Колину Краббе. Краббе – опытный реставратор немецких автомобилей Гран-при, так как сам был владельцем Mercedes W125, который сейчас принадлежит Нейлу Корнеру. Счастье улыбнулось Краббе и его клиенту, поскольку в 1978 году "всплыл" комплектный мотор, который при ближайшем рассмотрении оказался вариантом 1939 года с двухступенчатым компрессором. Этот двигатель был восстановлен и смонтирован на машине. Коробка передач и редуктор заднего моста, которые тоже существовали только в виде пустых корпусов, были изготовлены английской трансмиссионной фирмой Newland. 15 августа 1979 года Колин Краббе под ликование зрителей пилотировал этот автомобиль на гонках исторических машин на самой богатой традициями гоночной трассе Германии, Нюрбургринге.
3. 16-цилиндровый автомобиль 1939 года AUTO UNION для горных гонок. Этот автомобиль впервые возник на встрече клуба "Unic" в Риге в 1977 г. Клуб получил машину от московского автозавода ЗИА и по мере возможностей восстановил. В 1978 году машину еще приходилось толкать, однако на встрече 1979 года он уже передвигался собственными силами. Речь идет об исполнении автомобиля для горных гонок с 16-цилиндровым мотором на шасси "Тур D", каким управляли в 1939 году Штук и Мюллер. Передняя часть машины – "Тур D", задняя – "Тур С". Это было возможно, поскольку для горных гонок не требовался большой бензобак.
4. В 1977 году в ГДР было найдено шасси на колесах с 12-цилиндровым двигателем, которое "пошло по рукам" в качестве чуда из чудес, а именно - как шасси с мотором от таинственного 1,5-литрового автомобиля Гран-при AUTO UNION Тур E. По меньшей мере, оно было так представлено различным коллекционерам бывшим гонщиком и сегодняшним специалистом по автомобилям из ГДР Х. Нидермайром. Хотя владелец машины не совсем был готов к продаже, Нидермайру с помощью компаньона из ГДР Гитля в конце 1978 года удалось поменять шасси на новую "Ладу" и затем продать его Тому Уиткрофту, владельцу "Donington Collection of Single Seater Racing Cars" ("Донингтонская коллекция одноместных гоночных автомобилей"). В качестве 1,5-литрового AUTO UNION! Именно как таковой, новый музейный экспонат несколько позднее появился в прессе. Заранее скажем: речь в данном случае не идет о 1,5 литровом двигателе AUTO UNION. Несмотря на это, машина достойна более подробного рассмотрения. Поскольку, по меньшей мере, шасси изготовлено из деталей "Тур D". Передняя подвеска с расширенными до

треугольных рычагов кривошипными рычагами идентична последнему исполнению на "Тур D" (рис. на стр.127 [На стр.127 ничего похожего на иллюстрациях нет. Ошибка в оригинале – А.Г.] и 161). Сама трубчатая рама похожа на укороченное шасси "Тур D". Очень похожи и тормозные барабаны, хотя имеют только восемь ребер. В задней части похожесть, правда, заканчивается. Подвеска – относительно простое исполнение схемы "Де Дион", при котором балка подвески проходит не под дифференциалом, а за ним. Подрессоривание происходит благодаря проложенным параллельно раме торсионам, продольные усилия воспринимает треугольный рычаг, прикрепленный к дифференциалу с возможностью качания. Спереди и сзади применены гидравлические амортизаторы. Оба топливных бака расположены по бокам приблизительно на высоте сиденья водителя. Главный тормозной цилиндр и балансир аналогичны деталям, применявшимся на "Тур D", так же, как и тормозные барабаны с вентиляционными прорезями, и 19-дюймовые спицованные колеса. Размещение силового агрегата, правда, иное, чем у всех гоночных автомобилей AUTO UNION. А именно: "мотор - коробка передач - задний мост". Теперь о двигателе: это V-12 с четырьмя верхними распределительными валами, приводимыми цилиндрическими шестернями. 2 клапана на цилиндр, 2 магнето для зажигания (по одному на каждый ряд), система смазки с масляным картером, два масляных фильтра, четыре карбюратора Solex 32 PBJ. Диаметр цилиндра и ход поршня составляют 62 и 55 мм соответственно, рабочий объем 1991 см³. Компрессора нет. Таким образом, это не 1,5-литровый AUTO UNION 1940 года. Хотя более точно ничего не узнать, фактически можно заключить следующее. Шасси сильно похоже на последний вариант "Тур D". Двигатель – разработанный для действовавшей в 1948-1952 Формулы 2. Можно ли считать машину продуктом AUTO UNION, сказать сложно, поскольку до сих пор не известна точная дата выпуска. Ведь фирма AUTO UNION в 1949 году была вычеркнута из торгового регистра Хемница. Должны были изготовить два автомобиля. Касательно одного, по меньшей мере, имеются фотографии, показывающие его на ходу. До применения в гонках дело, правда, так и не дошло. Автомобиль из ГДР был без кузова. Его сделали теперь в Англии по фотографиям. Так в музее Донингтона оказались два косвенных преемника автомобилей Гран-при AUTO UNION: машина из ГДР и части кузова и мотора проекта Cisitalia.

Вернемся в AUTO UNION 1940 года. Хотя официально все заводы были перестроены на военное производство, на предприятии DKW еще некоторое время продолжался выпуск гражданской продукции, поскольку имелся большой запас материала. Спрос был велик; и поскольку вермахт не мог использовать машины с деревянной конструкцией кузова, в 1940 году было еще изготовлено около 5 000 автомобилей, преимущественно DKW, около 20 000 мотоциклов и 33 646 промышленных двигателей. Начиная же с апреля 1941 года, гражданское производство быстро прекратилось.

В 1944 году, во время апогея бомбовой войны, всем заводам AUTO UNION сильно досталось. Был разбомблен завод в Шпандау, разрушен завод Wanderer в Зигмаре (производство танков), сильно повреждены заводы Audi и Horch в Цвиккау. 5 марта 1945 года, вскоре после разрушения Дрездена бомбовыми налетами союзников, Хемниц подвергся двум последовательным ночным бомбардировкам. С середины апреля он находился под артобстрелом Красной Армии.

На совещании 6 мая 1945 года руководство фирмы оставило на усмотрение еще остававшимся сотрудникам, бежать ли от надвигавшейся Красной Армии или же оставаться в этом ужасном месте.

На следующий день Хемниц был занят Советами. Оставшееся не разрушенным здание администрации AUTO UNION было превращено в военный госпиталь. Аварийная деятельность все еще существовавшей фирмы поддерживалась на бывшем складе запчастей.

Все фабрики AUTO UNION, которые к концу войны давали работу 36 000 человек, друг за другом были демонтированы и экспропрированы. 1 июля региональное правительство Саксонии официально заявило наблюдательному совету, что имущество AUTO UNION AG было экспроприровано. Год спустя, в августе 1949, предприятие AUTO UNION AG было вычеркнуто из списков торгового регистра Хемница.

Через несколько дней, 3 сентября 1949 года, в Ингольштадте, под руководством доктора

Рихарда Бруна была основана фирма AUTO UNION GmbH с уставным капиталом 1,8 млн. немецких марок. В новый AU 1 января 1950 г. перешел и центральный склад запасных частей AUTO UNION. После войны спросом пользовались только экономичные компактные автомобили. Поэтому решение было принято в пользу производства машин популярнейшей в малом и мотоциклетном классе марки – DKW. Никаких Audi, никаких Horch, никаких Wanderer. Производство началось с развозного грузовичка грузоподъемностью 0,75 т DKW F 89 и мотоцикла DKW RT 125.

Заглянем теперь в соседнюю Австрию в маленький городок Гмюнд, где бюро Порше работало над Гран-при-проектом с внутренним конструкторским номером 360. Заказчиком в этом самом честолюбивом проекте в гоночной истории выступал Пьеро Дузио, чье имя напоминает о 6-ом месте на Гран-при Италии 13 сентября 1936 года на частном Maserati. Дузио за это время превратился в производителя успешного и быстрого спортивного автомобиля Cisitalia и теперь имел лишь одно желание: послать в бой способный к победам 1,5-литровый компрессорный гоночный автомобиль под своим именем. 20 декабря 1946 года основополагающие размеры были заданы такие: 12-цилиндровый оппозитный двигатель, диаметр цилиндра 56 мм, ход поршня 50,5 мм, рабочий объем 1492,6 см³, степень сжатия 15:1, два компрессора Centric, мощность 400-450 л.с. при 10 000 об/мин, четыре верхних распределительных вала с приводом через вертикальные валы, два двойных карбюратора Weber. Размещение силового агрегата заднее по схеме "мотор -коробка передач - дифференциал", 5-ступенчатая КПП, привод на все колеса, трубчатая рама, боковые бензобаки, торсионная подвеска. Для этого проекта в превосходной степени в качестве консультанта был приглашен профессор Эберан фон Эберхорст, бывший руководитель по разработкам гоночного отделения AUTO UNION. В "Тур 360", последнюю конструкцию Гран-при под руководством Фердинанда Порше, был вложен весь опыт, который он приобрел за то время, когда AUTO UNION принимал участие в Гран-при.

Однако "коммендаторе" Пьеро Дузио себя существенно переоценил. Его фирма, расположенная в Турине, попала в сложное финансовое положение. Он сам, наконец, перебрался в Аргентину. Один автомобиль Cisitalia был полностью построен, но никогда не принимал участия в гонках. Он находится сегодня в музее "Porsche" – исторический автомобиль без истории. (Части второго экземпляра – в музее Донингтона).

Вернемся к AUTO UNION GmbH и производимым там DKW. В 1953 году уже 200-тысячный автомобиль покинул конвейер в Ингольштадте. Фирма традиционно принимала небольшое участие в спортивных состязаниях, как в секторе кузовных машин, так и мотоциклов. Для руководства этим отделением AUTO UNION GmbH пригласило назад в Германию профессора Эберана фон Эберхорста, который с 1949 года занимал должность технического руководителя английской гоночной фирмы ERA.

1958 год имел двойное значение для AUTO UNION. 24 года спустя после первого появления гоночного автомобиля AUTO UNION, тогда еще называвшегося "автомобилем Р", фирма Cooper из Англии возвестила о начале эры современных машин Гран-при, установив двигатель Coventry-Climax позади водителя, но перед задней осью, как это ранее было на "автомобиле Р". Уже через год эта машина победила в чемпионате мира Формулы 1. В этом же 1958 году общество AUTO UNION GmbH – если его рассматривать как преемника AUTO UNION AG – было приобретено бывшим соперником по великим гонкам: Daimler-Benz купил 88% уставного капитала

Наконец, в 1964 году AUTO UNION перешел от Daimler-Benz AG во владение Volkswagenwerk AG. Возникло AUDI NSU AUTO UNION AG, которое продолжило традиции фирмы, возродив марку AUDI.

Техническим директором AUDI NSU AUTO UNION AG с 1972 года является Фердинанд Пих, внук великого Фердинанда Порше. Он – конструктор самого мощного построенного когда-либо гоночного автомобиля Porsche 917 и духовный отец AUDI Quattro, конструкции, которая должна установить новые масштабы спортивного вождения – с турбированным двигателем и полным приводом.

Так замкнулся круг, начатый 15 ноября 1932 года с определения "основных размерностей автомобиля Тур R"...

КОНЕЦ

Вот и позади несколько месяцев чтения этой интересной книги, и мы, читатели и редколлегия альманаха "Ф1-МОМК", от всего сердца хотели бы поблагодарить уважаемых Алексея Гесса и Вадима Русова за превосходно выполненную ими работу и за доставленное всем поклонникам истории автоспорта огромное удовольствие!