

# AMC

АВТОМОТОСПОРТ



"ЗОЛОТО"  
ВЫСШЕЙ  
ПРОБЫ

12

1995



50



Вид с 18-го этажа отеля "Принцесса София" открывался потрясающий. Далеко внизу мелькали черно-желтые букашки — барселонские такси, здесь и там упирались в облака шапки небоскребов, а прямо за ними гордо возвышался здоровенный, весь покрытый зеленью холм — непременный атрибут фотоснимков с трассы "Каталунья-Монтмело". До него было, что называется, рукой подать, и казалось трасса находится прямо за городом. На самом же деле место проведения последнего этапа чемпионата мира по мотогонкам располагалось в получасе резвой езды от окраины Барселоны.



У

тром в пятницу, когда автобус с многочисленными журналистами и гостями команды "Лаки Страйк Сузуки", среди которых был и я, свернул с гладкого, как стеклышико, основного шоссе на узенькую дорожку, а после притормозил у автостоянки, трудно было представить, что гоночное ристалище в двух шагах от нас. Вокруг — только песок, зелень, асфальт. Но стоило лишь водителю открыть двери, как по ушам ударили звенящий свист двухтактных моторов, то удалявшийся, то неожиданно обрушающийся откуда-то сверху с новой силой.

Потратив минут сорок на получение заранее запрошенной аккредитационной карточки, я смог наконец осмотреться. Вся жизнь на "Каталунье-Монтмельо" кипит в одном месте — длинном, не меньше двухсот метров, трехэтажном здании, где располагаются боксы, пресс-центр, ложи почетных гостей. К нему же прилегает огороженный загон, паддок, как называют площадку рядом с конюшней, где прогуливают лошадей перед стартом. Он был до отказа забит грузовиками и прицепами команд-участниц.

Утренние свободные тренировки всех классов уже закончились, и первым делом я решил отправиться в сторону боксов — посмотреть, как мотоциклы готовят к квалификации. Уверенный в "вездеходности" своей аккредитации, я неожиданно столкнулся со строгим взглядом служащего трассы. Свернувшись со стендом, где мой пропуск был крест на крест перечеркнут красным фломастером, испанец с сожалением пожал плечами: "Извините, в боксы

вам нельзя..." Металлическая сетка, ограждавшая вход в святыни гоночных команд, и двое полицейских, стоявших неподалеку, отбили у меня охоту "качать права".

Что ж нельзя, так нельзя, зато уж вход в паддок был открыт. Не успел я ступить двух шагов по переулку между трейлерами и палаточным городком, как нос к носу столкнулся с управляющим "Ап-

### ОДИН ВОПРОС ОТ АМС

**Не собираетесь ли переходить в "пятисотки" на будущий год?**

Сейчас я даже об этом и не задумываюсь. Я такой маленький парень и "пятисотка" для меня слишком велика. Так что гораздо больше я хотел бы вернуть себе титул в "четвертиках".

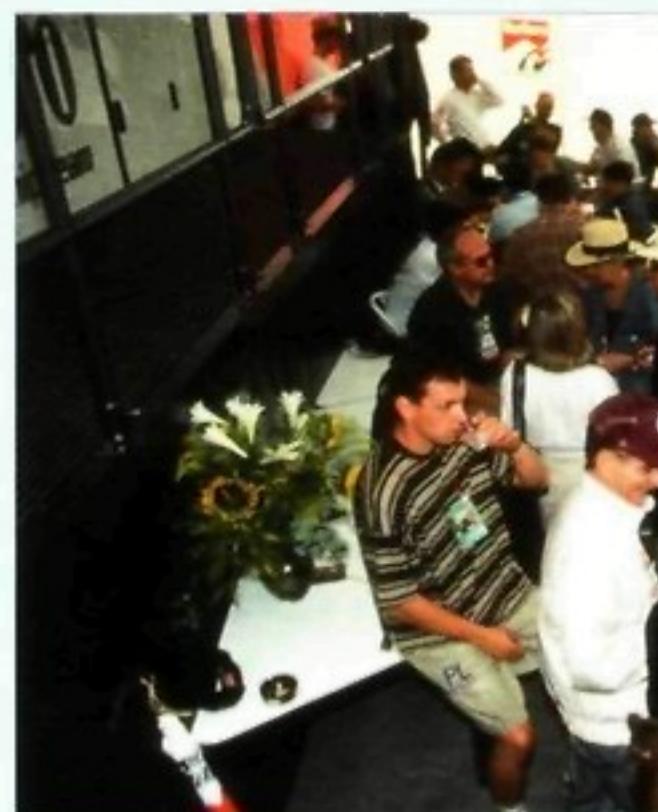
рилии". Карло Пернат оказался на удивление маленького роста, но гораздо больше меня изумило, что итальянец направлялся прямиком в стан конкурентов. Бросив шутливое замечание девице из группы поддержки Ральфа Вальдманна, первый человек "Априлии" скрылся под тентом "НВ Хонды", чтобы через пару мгновений выскочить оттуда с довольно усмешкой на лице и скрыться из виду на мотоцикле. Тоже мне, промышленный шпион!

Количество мопедов и мотоциклов в паддоке барселонской трассы удивило. Можно было, конечно, предположить, что основным средством передвижения в местах проведения мото Гран-при будет вовсе не автомобиль. Но такого интенсивного движения двухколесных машин не было, наверное, даже на улицах Барселоны в час пик. Этому увлечению покорны любые чины и возрасты. Вот спешит куда-то в сторону трассы на "малборовской" Ямахе" Кенни Робертс, окинувший меня странным оценивающим взглядом, а вот мальчишка лет десяти, в шлеме а-ля Карл Фогарти, лихо разворачивается между выстроенных рядами грузовиков и праздношатаю-

щейся публикой. Запомнился Норифуми Абе, увозивший свою юную подружку в сторону "моторхуума" команды, и немолодого уже возраста фотограф на видах виды "Веспе", выискивающий место для съемки.

Самое удивительное, что при невообразимом скоплении людей и техники в паддоке не возникает пробок, заторов, вообще каких бы то ни было инцидентов. Помнится, в чемпионате России по картингу использовать машины для передвижения в закрытом парке запретили именно из-за случившихся время от времени аварийных ситуаций.

У меня, правда, создалось впечатление, что мотоциклисты пилоты используют не только из-за быстроты передвижения. Маленькие двухколесные друзья — хорошее средство избавить себя от навязчивого внимания журналистов и искателей автографов. Так что спешившиеся гонщики в паддоке прак-



тически и не появляются.

От зноя испанского солнца они спасаются под тентами своих команд, несущими несколько зловещее имя "хоспитэлити", редко показывая оттуда нос. Эти же "хоспитэлити" служат заодно и основным местом пребывания гостей команды. В палатке "Сузуки" потягивал пиво двукратный чемпион мира су-

**Фото: Рассел (моно-чаймон мира супербайков, пилот "Лаки Страйк Сузуки")**

**Вы долгое время ездили на супербайке и, наверное, можете сравнить свой прежний мотоцикл с "Сузуки-RGV-Г"?**

В двух словах — супербайк больше, тяжелее и медленнее мотоцикла класса 500 см<sup>3</sup>. Что и понятно, все же серийная машина.

пербайков Карл Фогарти. Англичанин выказывал категорическое равнодушие к событиям на трассе, во время главного заезда дня даже ни разу не взглянув на установленный тут же телевизор. За соседним столиком, повернувшись спиной к экрану, восседал внушительный Хайнц Кинигаднер. Со дня моей встречи с победителем "Париж—Пекина-95" на Васильевском спуске я запомнил австрийца двухметровым великаном, запачканным дорожной пылью, с трехдневной щетиной. В "Каталунье-Монтмельо" побритый и приодетый Хайнц выглядел так респектабельно, что сразу его было и не узнать.



**Дарил Битти и Кевин Швантц — самая заметная парочка в паддоке.**

Лорис Капирорси. Фото: Альберто Монтес Томас Робертс Рамос

### Возможно ли выиграть чемпионат мира, если не рисковать безоглядно?

Уэйн Рэйни победил в первенстве 90-го года без особого риска. Правда, в последующие два года ему это не удалось. Вообще я не думаю, что гонщик обязан выкладываться на 110 процентов. Чтобы выиграть, нужно быть уверенным, что твои 100 процентов лучше, чем 110 — у других.

Как бы ни разнились соревнования формул 1 и мотоциклетные Гран-при, по крайней мере в одном они схожи. Как в автомобильных, так и в мотоциклетных кольцевых гонках, организованных всемирными федерациями, зрители, ради которых, собственно, и проводятся соревнования, находятся в опале. Свобода человека, пришедшего поболеть за Ду-



Оживленные толпы гостей в "Хоспитэлти" весьма напоминают птичий базар.

Тринадцать этапов понадобилось "Новичку года-95" Лорису Капирорси, чтобы добраться до пьедестала.



зна или Бяджи, сильно ограничена. В лучшем случае, купив билет, фанат мотогонок получит место на трибуне, в худшем — расположится на прилегающих к трассе холмах. А о том, что существуют такие интересные для посещения места, как паддок, боксы, трибуны особо важных персон, выходы к трассе, он сможет узнать лишь из газет, журналов и телевизионных репортажей. Потому как самому болельщику очутиться в том же паддоке столь же нереально, как попасть на Луну.

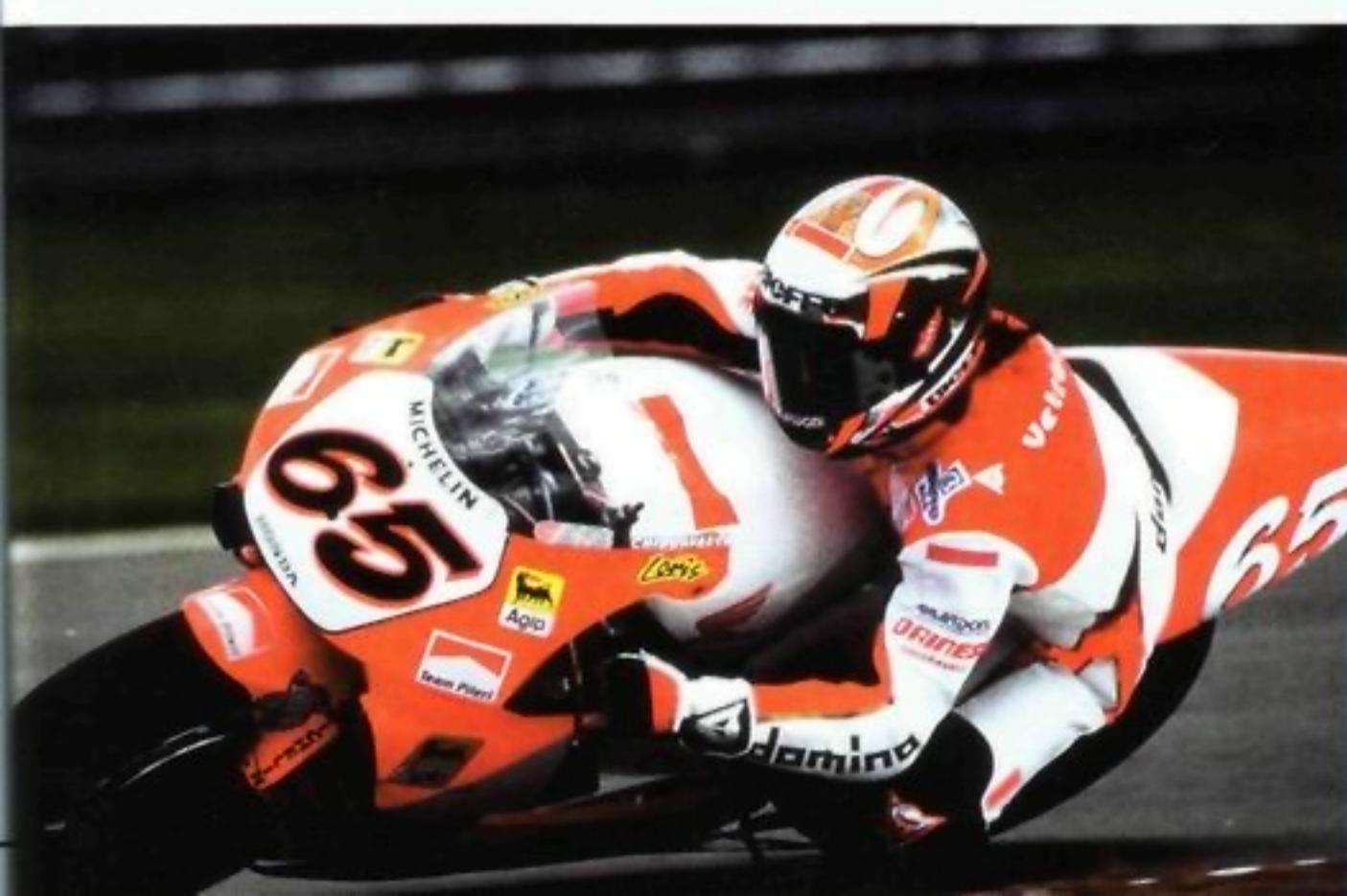
И тем не менее местная публика, хорошо подкованная в мотогонках, не проезжала стороной трассу близ столицы Каталонии. Лишь в пятницу во время утренних тренировок на трибунах не было ни единой души — рабочий день все-таки. А во время самой гонки яблоко буквально негде было упасть. Немалая часть болельщиков разместилась на холмах. Еще до начала гонки я специально поднялся на один такой пригорок лишь для того, чтобы установить: следить за ходом гонки оттуда невозможно — и всей трассы толком не видно и мотоциклы кажутся крохотными словно букашки.

Лорис Капирорси. Фото: "Хонда" в классе 250 см<sup>3</sup>

Ваш результат в квалификации хуже, чем секунды Харады в классе 250 см<sup>3</sup>. В чем проблема?

Да, я еду медленно и проблема во мне самом. Вчера, в пятницу, я был достаточно быстр, но тогда мне было 35 лет. Сегодня — 36, и я заметно постарел и стал медленнее.

Лорис Капирорси, чтобы добраться до пьедестала.



Среди прочих и Лука Кадалора не чурается езды на мотороллере по паддоку.

Лорис Капирорси. Фото: Альберто Монтес Томас Робертс Рамос

Перейти в "пятисотки" из "четвертинок" гораздо труднее, нежели из самого младшего класса переключиться на 250 см<sup>3</sup>.

Да, разумеется, гораздо труднее. Да и подумайте только между классами 250 и 500 огромная разница в мощности — еще в прошлом сезоне я располагал 90 л.с., теперь приходится справляться со всеми 180 "лошадями"!

Оставив позади главные трибуны, ложи почетных гостей, паддок, боксы, я устроился у кромки короткого отрезка дорожки, с которого гонщики входят в затяжной и быстрый правый поворот перед финишной прямой. И вот разочарование... Мотоциклы — участники гонки класса 250 см<sup>3</sup> — проносились

◆ Неожиданно слабое выступление Дуэна в гонке объясняется просто. "Полагаю, наша проблема была в полностью заполненном топливном баке. Мотоциклом было очень тяжело управлять. И первую половину гонки я с трудом удерживал машину на двух колесах". Под занавес заезда, когда топлива стало меньше, положение улучшилось, и Дуэн даже обошел шедшего четвертым Битти.

◆ Лорис Капирорси на Гран-при Европы решил выступать с 17-дюймовыми шинами на переднем колесе своего мотоцикла. Именно такие покрышки использовали все остальные пилоты "Хонды" на протяжении всего сезона.

"Результат — невероятный. Теперь мне так легко поднимать машину в поворотах!" — восхищался сцепными качествами "мишленов" Капирорси. Результат, как мы знаем, не заставил себя ждать — старт из первого ряда и финиш Лориса — на пьедестале.

◆ В Гран-при Европы принимали участие представители десяти государств. Самыми многочисленными — по шесть пилотов — были "дипломаты" Италии и Великобритании.

◆ Лишь троим пилотам удавалось выиграть квалификационные заезды в нынешнем году. Здесь безусловный лидер Дуэн — 9 "поул-позишн". С большим отставанием за ним следуют Кадалора — три победы, и Кривиль — одна.

◆ Максимальную скорость в квалификации показал Лорис Капирорси. Компьютеры зафиксировали — 306,6 км/ч. Любопытно, что "максималка" Хуана Борхи на "ROC-Ямахе" — 300 км/ч выше, чем у мотоциклов Кадалоры, Битти, Абе, Рассела.

буквально на расстоянии вытянутой руки от меня, но их скорость не казалась мне фантастической. Хотя я точно знал, что она порой превышает 300 км/ч.

И вот почти на такой сумасшедшей скорости прямо передо мной, не совладав с машиной, грохнулся на асфальт Жак-Мишель Бейль. Не успел я облегченно вздохнуть, увидев бодро поднимающегося с зелени пилота "Априлии", как тот неожиданно рухнул будто подкошенный. Минуты две француз лежал без движений, пока вокруг него суетились судьи, махали флагами маршалы, врачи торопились с носилками.

Как оказалось, Бейль потерял сознание от чувствительного удара головой, но все, слава богу, обошлось. Выяснилось это уже перед стартом заезда "пятисоток", который я решил наблюдать у монитора в пресс-центре. Все-таки только так можно составить



наиболее полное представление о ходе борьбы.

Тройка призеров в "королевском" классе определилась еще в Аргентине, так что Гран-при Европы выдался для ведущих пилотов самыми настоящими каникулами. Состязанием, где можно полностью раскрепостившись от утомительной борьбы за засчетные очки проехаться в свое удовольствие.

## ЧЕМПИОНАТ МИРА-95: ГЕРОИ И НЕУДАЧНИКИ

### ГЕРОИ:

1. Майкл Дуэн. Австралиец убедительно доказал, что он не просто сильнейший на сегодняшний момент пилот Гран-при, но один из лучших мотогонщиков всех времен и народов. Имея в своем активе 26 побед, Мик уступает по количеству Гран-при лишь Эдди Лоусону, Майклу Хэйлвуду и Джакомо Агостини.

2. Дарил Битти. Мало кто верил, что после ужасного инцидента в Гран-при Франции прошлого года австралиец вернется в число фаворитов первенства. Две победы в Гран-при и вице-чемпионское звание указывают на обратное.

3. Лорис Калиросси. Вполне убедительный старт в "пятисотках". Шестое место в первом сезоне и финиш на пьедестале — хороший ответ скептикам, утверждавшим, что маленький рост двукратного чемпиона мира не позволит ему справиться с мотоциклом "королевского" класса.

4. "Хонда". Даже мотоциклы, которые фирма поставляла полузаводским командам, по некоторым параметрам обходили "ямахи" и "сузуки". Второй год подряд "Хонда-NSR500" — лучшая машина чемпионата.

5. Карлос Чека. Вынужденная замена травмированному Альберто Пуигу оказалась весьма удачной. Выступления Карлоса в последнем Гран-при года дают надежду на неплохие перспективы.

### НЕУДАЧНИКИ:

1. Альберто Пуиг. Тяжелейшая травма застигла испанца на подъеме. Кто знает, если бы не падение в Ле-Мане, Пуиг, возможно, поборолся и за титул.

2. Кевин Швантц. Техасец так и не смог доказать законность своих притязаний на титул. На старте сезона Кевина затмил "второй номер" "Сузуки" — Битти, и Швантц поспешил покинуть поле битвы.

3. Скотт Рассел. Затраченные командой "Сузуки" средства на приобретение заокеанского чемпиона пока не оправдываются.

4. Алекс Кривиль. Несмотря на победу в Барселоне, испанец на фоне Дуэна выглядел "подносчиком снарядов". Более того, в первый половине сезона Алекс уступал еще и Пуигу.

5. Синичи Ито. Японец так и не сумел показать необходимость своего присутствия в чемпионской команде.

Лучшие пять гонок сезона мира класса "пятисоток".

**Вы уже не выступаете в гонках, но все еще работаете в "Сузуки"?**

Да, у меня много дел: консультации для команды, рекламные проекты для "Лаки Страйк". Скушать некогда.

Возможно, именно по этому ничего не решавшая, по сути, гонка в Барселоне стала самой интересной во всем чемпионате.

Впрочем, начало Гран-при выдалось малообещающим. Будто разморенные теплыми лучами испанского солнца, гонщики разыграли типичные квалификационные заезды по давно известным нотам, правда, с некоторыми местными нюансами. Перед родными трибуналами Алекс Кривиль и Карлос Чека должны, просто обязаны были, иметь хотя бы каплю психологического преимущества. К тому же геометрия трассы, которая и без того считалась высокоскоростной, теперь стала еще более быстрой, S-образный поворот "Ниссан" заменила прямая. При таком раскладе должно было проявиться преимущество "хонд", слывущих быстрейшими мотоциклами чемпионата. Действительно, по итогам квалификации в пятницу, лишь "Ямахе" Луки Кадалоры удалось вклиниваться между тремя заводскими и тремя полу заводскими "хондами". А первые две позиции, показав — вот уж редкий случай — абсолютно одинаковое время, поделили Майкл Дуэн и Алекс Кривиль.

"Потрясающе быть первым именно перед земляками. Теперь вижу, что наши летние испытания здесь не прошли даром, — Алекс, выходец из местечка Сева, выглядел вполне довольным собой. — Уже нет необходимости искать новые настройки мотоцикла, остается лишь улучшать время".

### 13 этап

### Гран-при Европы

Барселона, Каталония, Испания. 26 апр. 1995 г.

1. А.Кривиль	E	Honda NSR500	7	45.16,932
2. С.Ито	J	Honda NSR500	6	-0,160
3. Л.Калиросси	I	Honda NSR500	4	-0,623
4. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	-4,865
5. Д.Битти	AUS	Suzuki RGV-Γ	5	-5,200
6. А.Барруш	BR	Honda NSR500	9	-15,080
7. Л.Реджиани	I	Aprilia RSV400	12	-18,872
8. С.Рассел	USA	Suzuki RGV-Γ	10	-19,610
9. Н.Ходжсон	GB	Yamaha YZR500	11	-44,756
10. Дж.Хейдон	GB	Harris Yamaha	17	-54,007
11. Б.Гарсия	F	ROC Yamaha	21	-58,271
12. Л.Наво	B	ROC Yamaha	15	-58,325
13. Ш.Эммет	GB	Harris Yamaha	14	-1.05,122
14. М.Гарсия	F	ROC Yamaha	22	-1.07,658
15. Л.Педерчини	I	ROC Yamaha	19	-1.07,929

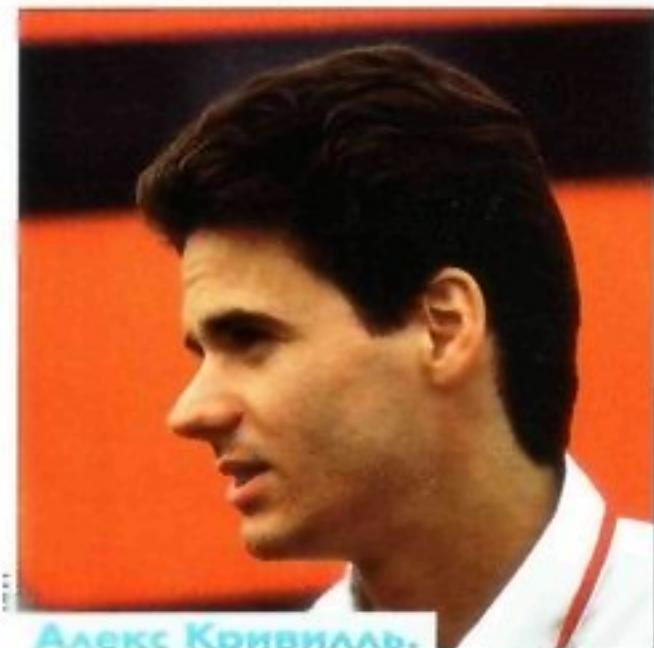
Сошли:	Место	Причина:
круг:		на старте:
5 Н.Абе	J	Yamaha YZR500 8 авария
16 Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500 1 боль в ребре
17 К.Чека	E	Honda NSR500 3 авария

"Поул-позишн": 1.46,335 (160,034 км/ч). Лучший круг: Чека (6) — 1.47,525 (158,263 км/ч). Средняя скорость победителя: 156,585 км/ч.

Личный зачет (итоговый результат): 1. Дуэн — 248 очков; 2. Битти — 215; 3. Кадалора — 176; 4. Кривиль — 166; 5. Ито — 127; 6. Калиросси — 108; 7. Барруш — 104; 8. А.Пуиг (E, "Хонда") — 99; 9. Абе — 81; 10. Реджиани — 59; 11. Ходжсон — 54; 12. Хорхе (E, "ROC-Ямаха") — 52; 13. Рассел — 43; 14. Б.Гарсия — 41; 15. К.Швантц (USA, "Сузуки") — 34; 16. Чека — 26; 17. А.Боссар (CH, "ROC-Ямаха") — 21; 18. Наво — 21; 19. Дж.Мак-Вильямс (GB, "Ямаха") — 20; 20. Т.Аракаки (J) — 20; 21. К.Мильорати (I, оба — "Харрис-Ямаха") — 17; 22. Эммет — 17; 23. Т.Аоки (J, "Хонда") — 16; 24. Хейдон — 11; 25. Ф.Прота (F, "ROC-Ямаха") — 9; 26. М.Гарсия — 9; 27. П.-Ф.Кили (I, "Каджива") — 6; 28. З.Страуд (NZ) — 5; 29. Б.Боньюиль (F, оба — "ROC-Ямаха") — 5; 30. Ю.Мак-Манус (GB, "Харрис-Ямаха") — 4; 31. Б.Хаэнгели (CH, "ROC-Ямаха") — 2; 32. Ж.-П.Жанда (F, "Патон") — 1; 33. Ф.Моннере (F) — 1; 34. К.Уокер (GB) — 1; 35. Л.Педерчини (I, все — "ROC-Ямаха") — 1. Командный зачет: 1. Honda — 301; 2. Suzuki — 219; 3. Yamaha — 192; 4. ROC Yamaha — 75; 5. Aprilia — 59; 6. Harris Yamaha — 52; 7. Cagiva — 6; 8. Paton — 1. Кубок IRTA для частных пилотов: 1. Борхе — 52; 2. Б.Гарсия — 41; 3. Наво — 21; 4. Боссар — 21; 5. Мак-Вильямс — 20; 6. Мильорати — 17.

### Майкл Дуэн.





Алекс Кривиль.

хоже смешилась травмированная кость..." — стиснув зубы, объяснялся Кадалора с немногочисленными журналистами.

А основная масса пишущей, говорящей и показывающей братии, почти не обратив внимания на сход итальянца, приникла к мониторам. На экранах творилось нечто невообразимое! Дуэн — далеко позади, а борьбу за испанский престол ведут испанцы! Карлос Чека, отличившийся еще в квалификации, завоевав право стартовать из первого ряда, творил чудеса. Пилот, которого Альфонсо "Сито" Понс взял на замену травмированного Альберто Пуига, обошел лидировавшего поначалу Дарила Битти и стал уходить вперед.

Воображение испанца уже, видимо, пьянила мысль о первой победе в родных стенах, иначе чем объяснить, что незадолго до финиша Карлос

**Дарио Битти (чемпион мира).**

**Кто, по-вашему мнению, самый талантливый на сегодняшний день гонщик "четвертинок"?**

Тецуе Харада, без сомнения. Если "Ямаха" японца была бы хоть в половину также хороша, как "Априлия" Бъяджи, то у Макса в борьбе с Тецуе не было бы шансов.

**В специальных пристройках к "хоспитэлити" вдали от любопытных глаз подкрепляются пилоты. Как это делает Кенни Робертс-младший.**

дал слабину. В несложном повороте он допустил непростительную ошибку, и утопил "Хонду" в песчаной ловушке.

Что творилось в этот момент в пресс-центре — словами не передать, испанские журналисты кричали, топали ногами, болезненно стонали. Впрочем, вскоре страсти поутихли — на первом месте утвер-

дился Кривиль. Второй же раз "гнев народа" выплынулся в пресс-центре, когда за несколько поворотов до финиша Синичи Ито обошел местного любителя. Правда, траур в пресс-центре продолжался недолго — не успев сбросить скорость к следующему повороту, Ито почти сразу упустил лидерство.

Отзвучали национальные гимны, окончилась пресс-конференция, толпа болельщиков бросилась к



восторженному Кривилью. А я смотрел в спину уныло бредущего к "моторхому" "Хонды Рэйсинг Корпорейшн" Синичи Ито, так и не сумевшего использовать свой, может быть, последний шанс в жизни выиграть Гран-при — ведь со следующего сезона Синичи придется искать место в другой команде.

Испанские каникулы закончились. ■

## СТАРО-НОВАЯ ФИЛОСОФИЯ ЭЛФА

Днем в пятницу в пресс-центре Европейского Гран-при в Барселоне произошло малозаметное, но значительное событие. Уже отзывались визгливые ноты моторов гоночных мотоциклов, участвовавших в свободных тренировках, когда на столике информации появилась бумага, в которой журналистам сообщалось о представлении новой машины. В чемпионате мира вернулась фирма ЭЛФ.

Впрочем, если уж быть совсем точным, то французский нефтяной гигант и не "порывал" с мотокольцом, являясь поставщиком смазочных материалов для многих команд. Совсем другое дело, что в течение целых одиннадцати лет, начиная с 1978-го и заканчивая 1988-м, в чемпионате мира принимали участие мотоциклы под маркой ЭЛФ. Но даже несмотря на присутствие в рядах команды такого незаурядного пилота, как Рон Хазлам, ЭЛФы так и не показали ничего выдающегося.

И вот о давнишнем увлечении вспомнили снова. Впрочем, на сей раз к делу ЭЛФ подошел несколько с другой стороны. Инициатива возрождения мотоцикла ЭЛФ пришла не от верховного командования компаний. Крестным отцом проекта можно считать швейцарского дистрибутора ЭЛФа Мишеля Метро.

В отличие от проекта почти двадцатилетней давности, в новом мотоцикле от ЭЛФа в буквальном смысле осталось лишь одно название. Нефтяной гигант из Франции почти не участвовал в создании новой машины, ограничившись финансированием проекта. Авторство ЭЛФ-500 принадлежит двум фирмам, "Венко АГ Суиссото" и ROC. Первая из них занималась подготовкой двигателя, вторая несла ответственность за шасси. ROC особо представлять не надо, в последние годы фирма зарекомендовала себя как лучший и наиболее популярный производитель шасси для частников в классе 500 см<sup>3</sup> — в нынешнем чемпионате стартовало 12 мотоциклов, несущих марку "Рэйсинг Организасьон Курс".

"Это было решающим фактором при размещении заказа на раму", — заявил Метро. "Венко АГ Суиссото" не столь известна в мире мото Гран-при, как ROC. Отчасти из-за того, что штат этой швейцарской фирмочки составляет ни много ни мало — 11 человек. Отчасти потому, что "Суиссото", базирующаяся вблизи Берна, занималась разработкой 500-кубовых моторов для мотоци-

клов с коляской. V-образная двухтактная "четверка" весом всего в 37 кг — на целых семь кило легче двигателя "Ямахи" — был водружен на новое шасси от ROC и ЭЛФ-500, появился перед публикой на трассе "Каталунья-Монтмело".

Журналистам мотоцикл был представлен как испытательный полигон новых масел фирмы для двухтактных моторов, а также новейшая разработка для частных гонщиков. В грядущем сезоне две три франко-швейцарских машины составят заводскую команду, а с 97-го ЭЛФы смогут приобрести все желающие. Причем, как сообщается, по очень доступной цене.





# LUCKY STRIKE

## расширяет географию

После успешного завершения чемпионата Москвы по мотогонкам на симуляторах, проведённого "Лаки Страйк", казалось, любителям увеселительного аттракциона не осталось ничего иного, кроме как дожидаться первенства следующего года. Но компания "Бритиш Америкэн Тобакко" — владелец марки сигарет "Лаки Страйк" — и не думала останавливаться на достигнутом. Чемпионат Москвы стал как бы стартовым трамплином для более грандиозного первенства России.

Причем лучший гонщик страны

должен был получить единственную путевку на финал чемпионата мира в Барселоне.

И быстрейший определился. Максим Шахов из Екатеринбурга, умело сочетавший высокую

скорость и хитрую тактику, отправился в Испанию.

Финал проходил после субботы

ней квалификации Гран-при Европы на трассе "Каталунья-Монтмело". В просторном палаточном шатре "Лаки Страйк" оспаривать главный приз — настоящий мотоцикл "Сузуки" — собрались двенадцать финалистов со всего света. Состязания были разбиты на четыре предфинала, проходившие по жесткому олимпийскому принципу — проигравший выбывает.

Любопытно, что наряду с тремя участниками чемпионата по гонкам симуляторов в каждом предварительном заезде вне зачета выступали самые что ни на есть настоящие члены команды "Лаки Страйк Сузуки". По правде говоря, Кевин Швантц, Дарил Битти, Скотт



Рассел и инженер господин Ито в компьютерных гонках смотрелись не столь уверенно, как во всамделишных Гран-при.

Но каждый должен быть мастером в своем деле. И финал мотосимуляторов не обошелся без героев.

Приятно, что одним из них был россиянин. Максим Шахов уверенно выиграл предфинал, долго лидировал и в главном заезде... Увы, досадный завал в последнем повороте лишил нашего соотечественника не только "золота", но и призового места. Впрочем, четвертое место — тоже не фунт изюму. Тем более, что ни один из финалистов не остался без награды — каждый получил настоящий гоночный шлем в цветах и с автографами пилотов "Лаки Страйк Сузуки".



# ЦАРЬ НИМВРОД МЕЧТАЕТ О МАСКХАЛАТ

А. МЕЛЬНИК

Библейский царь Нимврод считался непревзойденным охотником. Удачу ему приносили особые одежды, сшитые Богом для Адама и Евы. Едва завидев Нимврода, звери падали перед ним на колени, за что, кстати, люди и провозгласили последнего царем. Но как же мало, должно быть, удовольствия доставлял "сильному зверолову пред Господом" сам процесс охоты! Ведь добыча безропотно шла ему в руки...



ФОРМУЛА 1

Д

Е

RAIULT

elf MINOL

MIF

YM





Старт Гран-при Европы.

сень в нынешнем сезоне чемпионата мира наступила как-то очень уж внезапно. Погрузившись в конце сентября на грузовики в жарком, солнечном курортном Эшториле, команды формулы 1, за три дня преодолев 1800 километров, очутились в сыром и холодном Нюрбурге.

И ситуация в первенстве, еще недавно обещавшая острое соперничество за мировую корону, изменилась столь же внезапно. Отрыв Михаэля Шумахера от Деймона Хилла возрос до 17 очков. Казалось бы, за четыре этапа до финиша преимущество это не бог весть какое. Но упрямые факты говорили о том, что и четырех вторых мест Шумахеру будет достаточно для удержания титула, даже если Хилл четырежды его опередит. А как раз последнее обстоятельство после поражения Деймона в Эшториле вызывало сильные сомнения.

Больше того, пришла, как говорится, беда, откуда не ждали. Добыв в Португалии первый Гран-при, товарищ Хилла по команде, Дэвид Култард, словно отведавший первой крови молодой лев, жаждал битвы. "Победа сделала меня еще более решительным, — сказал шотландец, прилетев на Гран-при Европы в Германию. — Теперь меня могут устроить только победы".

Хилл же, еще не забывший, как двумя месяцами раньше в Хоккенхайме ему пришлось нанять телохранителя — в его номере в немецкой гостинице раздалось несколько телефонных звонков с угрозами — выглядел не слишком уверенно: "Нюрбургринг", без сомнения, вражеская территория. Хотя, со многих точек зрения, это может возложить дополнительный груз ответственности на Шумахера".

Как ни странно, одним из немногих, кто поддержал претендента, оказался его главный соперник. "Я вовсе не считаю, что Деймон махнул на все рукой, — сказал Михаэль. — Для меня, во всяком случае, судьба первенства далеко не решена. И концовка сезона может сложиться очень трудно".

Еще больше ободрили англичанина итоги первого дня Гран-при Европы. Новые "вильямсы-FW17B", блиставшие еще на тренировках в Португалии, обеспечили Култарду и Хиллу в пятницу лучшие результаты. И сразу Деймон обрел утерянное было присутствие духа: "Машина выглядит просто здорово. Нам удалось добиться хорошего преимущества над "Бенеттоном", а разрыв между мной и Дэвидом совсем невелик. Пока остается хоть малейший шанс, я не опущу руки. Хотя и понимаю, что догнать Михаэля будет чертовски трудно".

Битва между Хиллом (справа) и Шумахером на "Нюрбургринге".

А вот чемпион мира выглядел как-то странно. В холодную, промозглую погоду на трибунах "Нюрбургринга" уже в пятницу собралось несколько десятков тысяч зрителей. Но им не довелось увидеть захватывающей борьбы: Шумахер отказался от нее задолго до истечения положенного на квалификацию часа. "В быстрых поворотах я почти терял контроль над машиной, — объяснил свой поступок чемпион мира на пресс-конференции. — И однажды едва не угодил в очень серьезную аварию. "Бенеттон" все время шел на пределе — ему не хватает сцепления с дорогой. Вот почему я так быстро уехал в боксы".

Всю ночь и все утро в субботу шел сильный дождь, так что лишь к середине квалификационного часа трасса начала более-менее подсыхать. Поэтому Култарду относительно легко удалось в третий раз подряд обеспечить себе первое место на старте. Лишь шестеро пилотов сумели улучшить свое время, но никто из них до результата шотландца не дотянул.

Естественно, такой порядок на старте — Култард, Хилл, Шумахер — вызвал многочисленные толки среди журналистской братии. Извлечет ли Фрэнк Вильямс урок из поражения Хилла в Эшториле? Восторжествует ли наконец в этой "конюшне" строгая дисциплина? "Я устал выслушивать разговоры о командной тактике, — положил конец всем пересудам Култард. — Надеюсь, зрители увидят хорошую гонку. Я ни в коем случае не буду препятствовать Хиллу выйти вперед. Но лишь при одном условии: если он окажется быстрее. Моя первая забота — помочь команде выиграть Кубок конструкторов". Стало ясно, что "железный Фрэнк" вновь дал своим пилотам "карт бланш" — езжайте как хотите. Что в значительной мере облегчало задачу Шумахера.





**Столкновение между Хиллом и Алези на 40 круге Гран-при Европы, в результате которого "Вильямс" (слева) остался без переднего антикрыла. Шумахер в том же повороте атаковал "Феррари" справа.**

Правда, было одно обстоятельство, которое делало гонку в некоторой степени лотереей для всех ее участников. Это погода.

Нагорье Эйфель, где 68 лет тому назад был построен автодром "Нюрбургринг", отличается живописной природой. Трасса длиной 22,84 километра, так называемая "Нордшляйфе", замысловато петляет среди поросших лесом холмов. Она давно стала легендой автоспорта. Здесь одерживали самые знаменитые свои победы такие великаны, как Нуволари, Фанхио, Сьюард. Правда, после 1976 года, когда на "Северной петле" разбился и едва не сгорел заживо Ники Лауда, состязания здесь больше не проводятся. Однако в 1982 году рядом со старой трассой построили новую — короткую и, как уверяют гонщики, гораздо менее интересную. "Это кольцо, — сказал Шумахер, — того же типа, что в Манни-Кур, например. И ничего общего не имеет с автодромом в Спа или со старым "Рингом". Обычная искусственная трасса. Впрочем, если она и меньше волнует кровь, то уж зато в максимальной степени безопасна". "Достаточно приятное для вождения кольцо, — добавил Култард. — Но гоняться на нем весьма непросто, из-за очень коротких прямых".

**Для Эдди Эрвина гонка в Нюрбурге выдалась полной приключений. Но даже после столкновения с Джонни Хербертом на 32 круге он сумел закончить ее "в очках".**

Если характер дорожки "Нюрбургринга" изменился кардинальным образом, то здешняя погода осталась по-прежнему непостоянной и коварной. В начале августа 1968 года Джеки Сьюард в сплошном тумане опередил здесь Грэма Хилла на целых четыре минуты. Спустя 27 лет поросшие лесом холмы в окрестностях Нюрбурга вновь окутал туман. Разминку отложили на 35 минут — шел дождь. И хотя к старту Большого приза Европы он прекратился, а туман почти рассеялся, главному судье Ф1 Роланду Брюнеседру пришлось изрядно потрудиться.

За полчаса до старта на выезде из боксов занесло "Вильямс" Култарда. Машина остановилась и отказалась ехать дальше — в третий раз в сезоне шотландец сел за руль запасного автомобиля, настроенного под Хилла. Потом, уже на стартовой прямой, заглох "Эрроуз" Массимилиано Паписа, и вместо одного пришлось давать два прогревочных круга, а дистанция гонки сократилась с 68 до 67 кругов.

За всей этой суматохой многими остался незамеченным весьма интересный факт: пилоты "Феррари" и "Мак-Ларена", несмотря на мокрую трассу и висевшие над трассой тяжелые тучи, предпочли "дождевым" шинам без рисунка. "Я был на старте только шестым, —

■ Управляющий директор ФИА Чезаре Ромити опроверг слухи о близкой отставке Луки ди Монтеземоло. Утверждалось, что шефом "Феррари" могут назначить менеджера футбольного клуба "Ювентус" Антонио Джирадо.

■ После гонки в Португалии Жан Алези, выступая по итальянскому телевидению, не смог скрыть раздражения действиями менеджера команды Жана Тодта. За что был оштрафован своим земляком на 200 тысяч долларов — правда, условно. "Я трижды по радио просил Алези пропустить Бергер, — заявил Тодт журналистам. — Тактика пилотов была в Эшториле разной, и в интересах команды Жан обязан был уступить дорогу Герхарду. Ведь его машина была значительно медленнее".

■ Из-за аварии в Эшториле Юкио Катаяма пропустил Гран-при Европы, но уже в Аиде вновь сел за руль "Тиррела". "Юкио страстно хотел вернуться пораньше, — сказал менеджер японца Тада Кувабара. — Но чтобы как следует восстановиться к двум очень важным гонкам на родине, ему необходимо было отдохнуть". А в Нюрбурге место Катаямы занял тест-пилот "Тиррела" Габриэле Тарквини.

■ Гран-при Европы стал 250 стартом "Рено" в Ф1.

■ Перед стартом утренней разминки в Нюрбурге было официально объявлено, что Дэвид Култард в сезоне-96 будет выступать за "Мак-Ларен". Рон Деннис подписал контракт с шотландцем после того, как Ален Прост твердо заявил, что не поедет за "красно-белых".

■ Механик "Пасифика" Пол Семмерфелд получил перелом левой ноги во время дозаправки в боксах "Нюрбургринга". Андреа Монтермини уже тронулся, когда заправщик обнаружил, что из-за неисправности оборудования в бак "Пасифика" итальянца не попало ни капли бензина. Он попытался дать знать пилоту, но тот нажал на "газ" и сбил Пола.

■ Найджел Мэнселл не исключил своего возвращения в формулу 1 в ближайшем будущем.

■ После аварии в Нюрбурге Деймон Хилл несколько дней испытывал боль в правой ноге. Во время тестов в Имоле он жаловался, что "может газовать, но не в силах тормозить". Врач "Вильямса" высказал подозрение на трещину малой берцовой кости. Однако рентген делать не стали.

■ Через две недели после гонки в Германии Мика Хаккинен перенес операцию по удалению аппендицса. Его место за рулем "Мак-Ларена" занял датчанин Ян Магнуссен.

■ В Аиде Алези отметил свой сотый старт в Ф1.

■ За гонкой на Большой приз Тихого океана наблюдали 47 тысяч зрителей.





Алези, Хилл, Шумахер — в таком порядке заехали пилоты на первую дозаправку в Аиде. Немец и француз уже покидают пит-лейн, англичанин же еще стоит...

объяснил позже свое решение Жан Алези. — Так что надежды пробиться в лидеры практически не было. Единственный шанс — сыграть с судьбой в орлянку и выбрать "слики". И мы решили рискнуть".

Не удивительно, что на мокром асфальте четыре машины, обутые в "лысую" резину, чувствовали себя неуверенно и старт проиграли. А потому все о них на некоторое время забыли, тем более, что после первого поворота порядок на трассе выглядел более чем неожиданным: Култард, Шумахер, Эрвин, Хилл, Херберт. Но круг шел за кругом, вереница автомобилей утюжила асфальт, а дождь все не шел. И вдруг — словно гром среди ясного неба — "лучший круг" Алези. Потом еще и еще.

Первым спохватился Рубенс Баррикелло — "Джордан" бразильца нырнул в пит-лейн за "сликами". А когда к концу 15 круга на "переводувание" решились наконец все лидеры, Жан

Алези лихо уходил от погони в лице Култарда, Шумахера и Хилла, на каждом круге "привозя" своим преследователям по две секунды.

Положение Хилла, как видим, было далеко не лучшим. И англичанин стал настойчиво атаковать соперника, несмотря на то, что удобных мест для обгона на "Нюрбургринге" совсем не много. В конце концов в ретардере "Ведоль" Деймон своего добился. И тут же, при выходе на стартовую прямую..., ошибаясь, слишком широко зайдя в поворот, и пропустил "Бенеттон" под номером 1.

Рискну предположить, что этот момент стал переломным в гонке. Во всяком случае, для Шумахера. До сих пор его задача сводилась к тому, чтобы удержаться впереди Хилла. Но Михаэль оказался гораздо более азартным охотником, чем привыкли думать.

Для начала он обогнал Култарда. А обезопасив тылы от Хилла, ринулся в погоню за Алези. Задача казалась невыполнимой, 42 секунды отставания — это безнадежно. Но в середине гонки, после единственной остановки в боксах Алези и второй — Шумахера — немец проигрывал уже 28,8 с. Гм-м...

"Если ваш соперник твердо знает, что вы МОЖЕТЕ его обогнать, — заметил как-то бывший пилот формулы 1, а ныне телекомментатор "Евроспорта" Джон Уотсон, — он предпочитает не создавать вам трудностей, и

Кульминацией Гран-при Европы Шумахер догнал лидера. "Если бы я смог раньше обойти Хаккинена, я бы не проиграл", — сокрушался Алези.



скорее всего освободит вам путь. А это, естественно, еще больше укрепляет вашу репутацию пилота, который СПОСОБЕН ОБОЙТИ КОГО УГОДНО. Таким образом, вы можете контролировать любого гонщика, находясь за его спиной, заставлять его нервничать, порой ошибаться. Шумахер — именно такой пилот. Хилл — нет".

Правота экс-пилота "Мак-Ларена" подтвердилась на 40 круге. Легкий "Вильямс" вице-чемпиона, еще не заправлявшегося во второй раз, нагнал "Феррари" Алези, шедший с полными баками. Хилл пошел в атаку, но француз и не подумал уступить дорогу, а в результате Деймону пришлось менять "отдавленное" Жаном переднее антикрыло.

Совсем по-другому складывалась борьба, когда за 15 кругов до финиша Шумахер в последний раз рванул из боксов вслед Алези. Отставание немца сокращалось с невероятной быстротой, Алези видел это и все больше нервничал, совершая одну ошибку за другой. А когда за восемь кругов до финиша вылетел с трассы шедший четвертым Хилл, Шумахер еще прибавил.

"Первое, о чём я подумал, как только увидел "Вильямс" Хилла в стене из старых покрышек, осталась на втором месте или попробовать сразиться за победу? Шесть верных очков или — может быть — десять? Но мои болельщики так хотели победы, да и Деймон в конце концов сошел... И я решил рискнуть!" — так описывал свое состояние Шумахер сразу после финиша.

Немец настиг "Феррари" за шесть кругов до конца гонки. Два круга продолжалась захватывающая дуэль, заставившая 91 тысячу зрителей на трибунах и миллионы телеболель-

#### 14 этап

#### Гран-при Европы

Таблица				
Место	Название команды	Модель машины	Число кругов	Время
1	М.Шумахер	D	Benetton B195	3 1:39.59,044
2	Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	6 -2.684
3	Д.Култард	GB	Williams FW17B	1 -35.382
4	Р.Баррикелло	BR	Jordan 195	11 -1 кр.
5	Дж.Херберт	GB	Benetton B195	7 -1 кр.
6	Э.Эрвин	GB	Jordan 195	5 -1 кр.
7	М.Брандл	GB	Ligier JS41	12 -1 кр.
8	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/10B	9 -2 кр.
9	П.Лами	P	Minardi M195	16 -3 кр.
10	М.Сало	SF	Tyrrell 023	15 -3 кр.
11	Л.Бадорер	I	Minardi M195	18 -3 кр.
12	М.Папис	I	Arrows FA16	17 -3 кр.
13	П.Динис	BR	Forti FG01	22 -5 кр.
14	Г.Тарквини	I	Tyrrell 023	19 -6 кр.
15	Ж.-Д.Делетра	CH	Pacific PR02	24 -7 кр.

Сошли:	Место на старте:	Причина:
59 Д.Хилл	GB	Williams FW17B 2 авария
46 А.Монтермини	I	Pacific PR02 20 бензин
45 Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14 13 авария
40 Г.Бергер	A	Ferrari 412T2 4 эл.сист.
23 Р.Морено	BR	Forti FG01 23 трансмиссия
18 Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14 8 авария
15 О.Пани	F	Ligier JS41 14 авария
15 М.Брандл	GB	Ligier JS41 10 авария
0 Т.Иною	J	Arrows FA16 21 мотор

Лучший круг: Шумахер (57) — 1.21,18 (202,039 км/ч). "Полупозиция": 1.18,738 (208,306 км/ч). Лидеры: Култард — 1-12; Алези — 13-64; Шумахер — 65-67.



**Очередной неосторожный маневр Хилла — в Аиде он пытается обойти Эрвина, который сам борется с Алези — закончился для Дэймона сломанным передним антикрылом.**

щиков то и дело замирает от восхищения. И на 65 круге, в том самом "Веедоле", который появился на трассе совсем недавно и который многие, в том числе сам Шумахер, не раз критиковали, Михаэль обошел француза. В S-образный поворот (левый—правый) "Бенеттон" зашел "понаруже" и вышел, естественно, внутри. На мгновение колесо "Феррари" столкнулось с боковым понтоном "Бенеттона", но все, к счастью для обоих, обошлось. "Фантастическая битва! — восхищался счастливый победитель. — Я хорошо знаю Жана и был уверен, что никакой глупости он не устроит".

Нужно сказать, что победа в Нюрбурге произвела не только на поклонников чемпиона мира, но и на соперников Михаэля — нынешних и даже прошлых — сильнейшее впечатление. "Это лучшая его гонка", — сказал Култард. "Нельзя не признать — выдающийся пилот, — заметил Мэнселл. — И ошибки остальных только подчеркивают его мастерство". Хилл специально дождался, когда Шумахер

проедет мимо обломков "Вильямса" во время круга почета, чтобы выйти к кромке трассы и показать большой палец: "Снимаю шляпу перед этим парнем, он великий чемпион".

Словом, звери встали перед охотником на колени. И хотя теоретически у Хилла остались шансы вырвать чемпионскую корону, никто в такую возможность уже не верил. 27 очков за три этапа — не невозможно, но после того, что произошло в Нюрбурге, невероятно. Так что Тихоокеанский Гран-при в маленьком, всего-то в 3800 жителей, японском городке Аида, затерянном в поросших густыми лесами горах в центральной Японии, превратился в простую формальность. Во всяком случае, в том, что касается борьбы за чемпионский титул.

И пусть все еще пытался хорохориться Хилл: "Я не считаю себя опозоренным и ни о чем не жалею. Чемпионом мне не стать, но я еще заставлю о себе говорить". Пусть самым быстрым в квалификации вновь был Култард.

Без пяти минут двукратный чемпион оставался невозмутим: "Теперь мне уже никому ничего не нужно доказывать. Надо-то мне всего три очка! Я могу просто наслаждаться гонками. Всеми тремя, что остались до финиша".

Прекрасный — тихий и ясный — осенний денек словно специально был заказан небесной канцелярией для коронации нового чемпиона. И хотя на старте Дэймон Хилл постарался насколько возможно отдалить совсем не радостную для него церемонию — в первом повороте он просто "задвинул" "Бенеттон" на левую обочину, чем не преминули воспользоваться оба пилота "Феррари" — ничего у англичанина не вышло. 108 минут понадобилось охотнику — Шумахеру, чтобы вновь поставить на колени соперников.

Уже на пятом круге он обошел Герхарда Бергера, на 18-м, во время дозаправки, Хилла и Алези, а на 51-м дожал Култарда. Причем чтобы, очевидно, окончательно расставить точки над "i" и прекратить всякие разговоры о том, что обязан своими победами всего лишь хитроумной тактике, Михаэль на этот раз трижды менял резину и обогнал и Хилла (три дозаправки), и Култарда (две).

Вне всяких сомнений — чемпионская корона получила достойного хозяина. И в этом лишний раз убеждает одна деталь. Всего за три дня до старта 15 этапа на Всемирном совете ФИА в Париже было решено немедленно ужесточить контроль за поведением гонщиков на трассе. Особенно в том, что касается блокирования обгона. Немало наслушавшись в этом сезоне обвинений в свой адрес, казалось теперь, после того как Хилл явно отодвинул его в первом повороте "Танака Интернэшнл", Михаэль должен был подать протест. И судьям "воленс-неволенс" пришлось бы Дэймона наказывать. Но Шумахер не проронил ни слова. Он лишь демонстративно не подавал англичанину руки. И только через несколько часов после финиша процедил сквозь зубы: "Да, у нас есть кое-какие проблемы с Дэймона. Но мы решим их сами, без постороннего вмешательства". Царь есть царь...

И все же обладает этот 26-летний парень, самый молодой в истории формулы 1 двукратный чемпион мира, чем-то, что не вмещается в узкие "нимвродовские" рамки. В отличие от библейского зверолова, Михаэлю сам процесс не менее важен, нежели конечный результат. В Таиланде, куда Шумахер заехал по пути в Японию, он сказал одному из журналистов: "Жизнь все время меняется. И мне тоже хочется чего-то нового, более ин-

## ИРЛАНДЕЦ ЗА ПЯТЬ МИЛЛИОНОВ

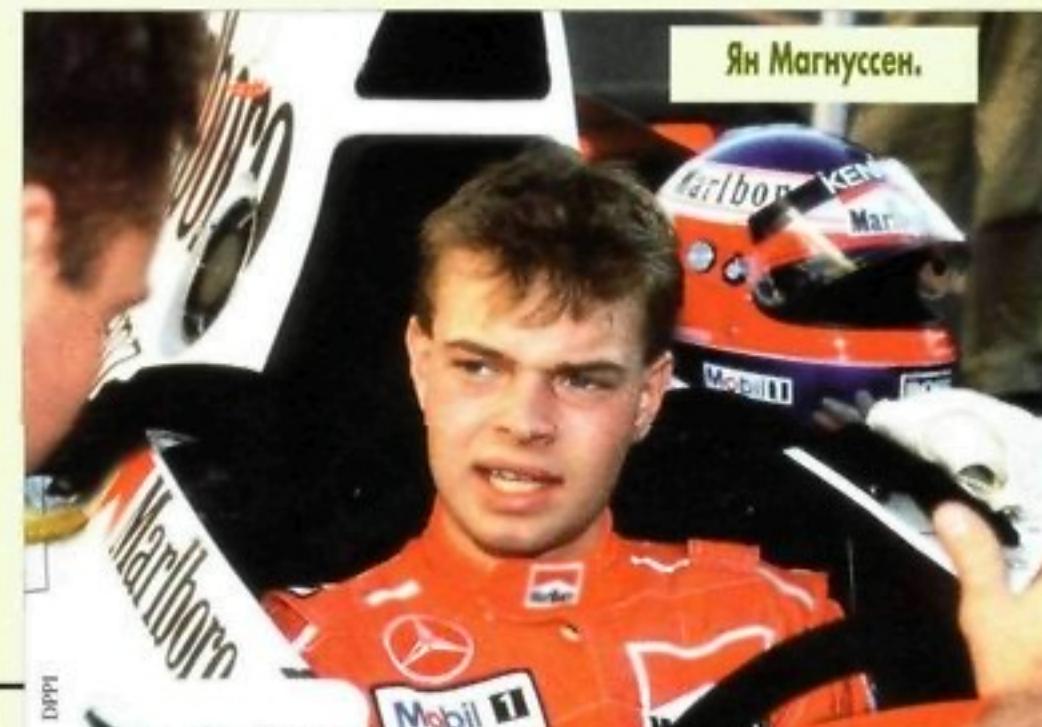


21 сентября стало известно, что Рубенс Баррикелло и Эдди Эрвин продлили договор

с командой "Джордан". А всего через пять дней рванула настоящая бомба — Эрвин в сезоне-96 станет партнером Михаэля Шумахера в "Феррари". "Он всегда мне нравился, — сказал шеф итальянцев Лука ди Монтеземоло, — потому что он быстрый, бесстрашный и агрессивный водитель. Да и вообще ирландцы по натуре похожи на итальянцев".

В официальном сообщении было сказано, что соглашение достигнуто "благодаря хорошим отношениям между "Феррари" и "Джорданом". Однако газета "Каррера делло Спорт" заметила, что переход обойдется "Скудерии" по меньшей мере в пять миллионов долларов.

"Все произошло так внезапно, что у меня даже не было времени как следует подумать, — Эдди Джордану оставалось лишь развести руками. — Мы крайне раздосадованы потерей Эдди, но никогда не встанем на его пути в "Феррари". Такой случай выпадает гонщику только раз в жизни". А уже через двое суток, обзвонив предварительно 14 пилотов, ирландец остановил свой выбор на англичанине Мартине Брандле. Ветеран Ф1, за плечами которого к тому времени уже было 140 больших призов, не скрывал своей радости от неожиданного предложения: "С моим опытом и скоростью, которой располагает "Джордан", целью команды в следующем сезоне будет победа в Гран-при".



Ян Магнуссен.



## 15 этап Тихоокеанский Гран-при

22 октября, "Такана Интернашина", Япония, 53 кр., 307,309 км

После скандала в Эшториле Алези стал внимательнее относиться к требованиям менеджера команды. На 45 круге Тихоокеанского Гран-при он беспрекословно пропустил Бергера (№28).

тересного, более захватывающего, более трудного".

Не потому ли и принял Михаэль предложение "Феррари"? Может быть, он сознательно решил поставить себя в заведомо невыгодные условия, сбросить "божественные одежды царя Нимврода", чтобы сделать охоту интереснее? Если так, нас ожидает увлекательнейший сезон. //

Хайнц-Харальд Френтцен продлил контракт с "Заубером" еще на один сезон. Очевидно, предложения Рона Денниса ("Мак-Ларен"), Флавио Бриаторе ("Бенеттон") и Эдди Джордана немца не привлекли. "Решение не было легким, — сказал Френтцен. — Но люди "Форда" заверили меня, что сделают все, чтобы новый двигатель "Косворт-V10" в будущем году стал конкурентоспособным".

Через три дня после того как в Монце Мика Сало привез первые очки в сезоне для своей команды, Кен Тиррелл продлил с финном контракт еще на год.

До конца 1997 года будет поставлять моторы команде "Лижье" японская фирма "Муген", за вывеской которой скрывается "Хонда".

На тренировке в Монце тяжелую аварию потерпел Лука Бадоэр. Его "Минарди" на скорости 300 км/ч вылетел с трассы в "вариант Аскари", ударился о заграждение и перевернулся. К счастью, пилот не пострадал и, едва выбравшись из машины, бросился к телефону: "Мне нужно срочно позвонить маме, сказать ей, что я в порядке. Она же наверняка смотрит телевизор!"

1. М.Шумахер	D	Benetton B195	3	1:48,49,972
2. Д.Култтард	GB	Williams FW17B	1	—14,920
3. Д.Хилл	GB	Williams FW17B	2	—48,333
4. Г.Бергер	A	Ferrari 412T2	5	—1 кр.
5. Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	4	—1 кр.
6. Дж.Херберт	GB	Benetton B195	7	—1 кр.
7. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	8	—1 кр.
8. О.Пани	F	Ligier JS41	9	—2 кр.
9. М.Бланделл	GB	McLaren MP4/10C	10	—2 кр.
10. Я.Магнуссен	DK	McLaren MP4/10C	12	—2 кр.
11. З.Эрмин	GB	Jordan 195	6	—2 кр.
12. М.Сало	SF	Tyrrell 023	18	—3 кр.
13. П.Лами	P	Minardi M195	14	—3 кр.
14. Ю.Катаяма	J	Tyrrell 023	17	—3 кр.
15. Л.Бадоэр	I	Minardi M195	16	—3 кр.
16. Р.Морено	BR	Forti FG01	22	—5 кр.
17. П.Динис	BR	Forti FG01	21	—6 кр.

Сошли:		Место на	Причина:
круг:		старте:	
68 Р.Баррикелло	BR	Jordan 195	11
54 Дж.Морбиделли	I	Arrows FA16	19
39 Т.Ино	J	Arrows FA16	20
15 А.Монтермини	I	Pacific PR02	23
11 А.Сузуки	J	Ligier JS41	13
8 Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14	15
3 Б.Гашо	B	Pacific PR02	24

Лучший круг: Шумахер (40) — 1:16,374 (174,546 км/ч). "Полупозиция": 1:14,013 (180,114 км/ч). Лидеры: Култтард — 1:49; Шумахер — 50:83.

Личный зачет: 1. Шумахер — 92; 2. Хилл — 59; 3. Култтард — 49; 4. Алези — 42; 5. Херберт — 41; 6. Бергер — 31; 7. Френтцен — 15; 8—9.Хаккинен, Баррикелло — по 11; 10. Бланделл — 10; 11. Пани — 8. Командный: 1. Benetton — 123; 2. Williams — 102; 3. Ferrari — 73; 4. McLaren — 21; 5—6. Jordan, Sauber — по 18; 7. Ligier — 16; 8. Tyrrell — 2; 9. Arrows — 1.

## "СИМТЕК", "ПАСИФИК", "ФОРТИ"... DAMS?

В начале октября на трассе "Бугатти" в Ле-Мане состоялись первые испытательные заезды автомобиля DAMS DG01. Напомним, что это французская команда формулы 3000 в будущем году собирается выступить в Ф1.

Первым пилотом машины, разработанной Клодом Галопеном, Робертом Арноттом, а также инженером фирмы "Рейнард" Барри Уордом, стал француз Эрик Кома (на снимке справа). Сообщается, что в дальнейшем доводкой DG01 займется голландец Ян Ламмерс.

С кандидатурами пилотов, которые в грядущем сезоне сядут за руль DAMS, оснащенного V-образным 8-цилиндровым "Косвортом-ED", пока ясности нет. Хозяин "конюшни" Жан-Поль Дрио (слева) твердо уверен только в том, что одним из них будет непременно француз, свя-

## ОХОТА НА ЧИХАЮЩИХ ВЕДЬМ

Кажется, еще несколько лет назад вопрос о применении допинга в автогонках выяснили (см. AMC N 3/91): к пилотам нельзя подходить с теми же мерками, что к остальным спортсменам. Тем не менее ФИА решила ввести обязательный допинг-контроль — после квалификационных заездов в пятницу шестеро гонщиков по жребию должны сдать анализы мочи.

Начиналось все весело. В Эшториле швейцарец Жан-Дени Делетра позабыл о своей "почетной обязанности". И вынужден был просидеть три с лишним часа под надзором строгих врачей и выпить пару литров воды, прежде чем получил наконец свободу.

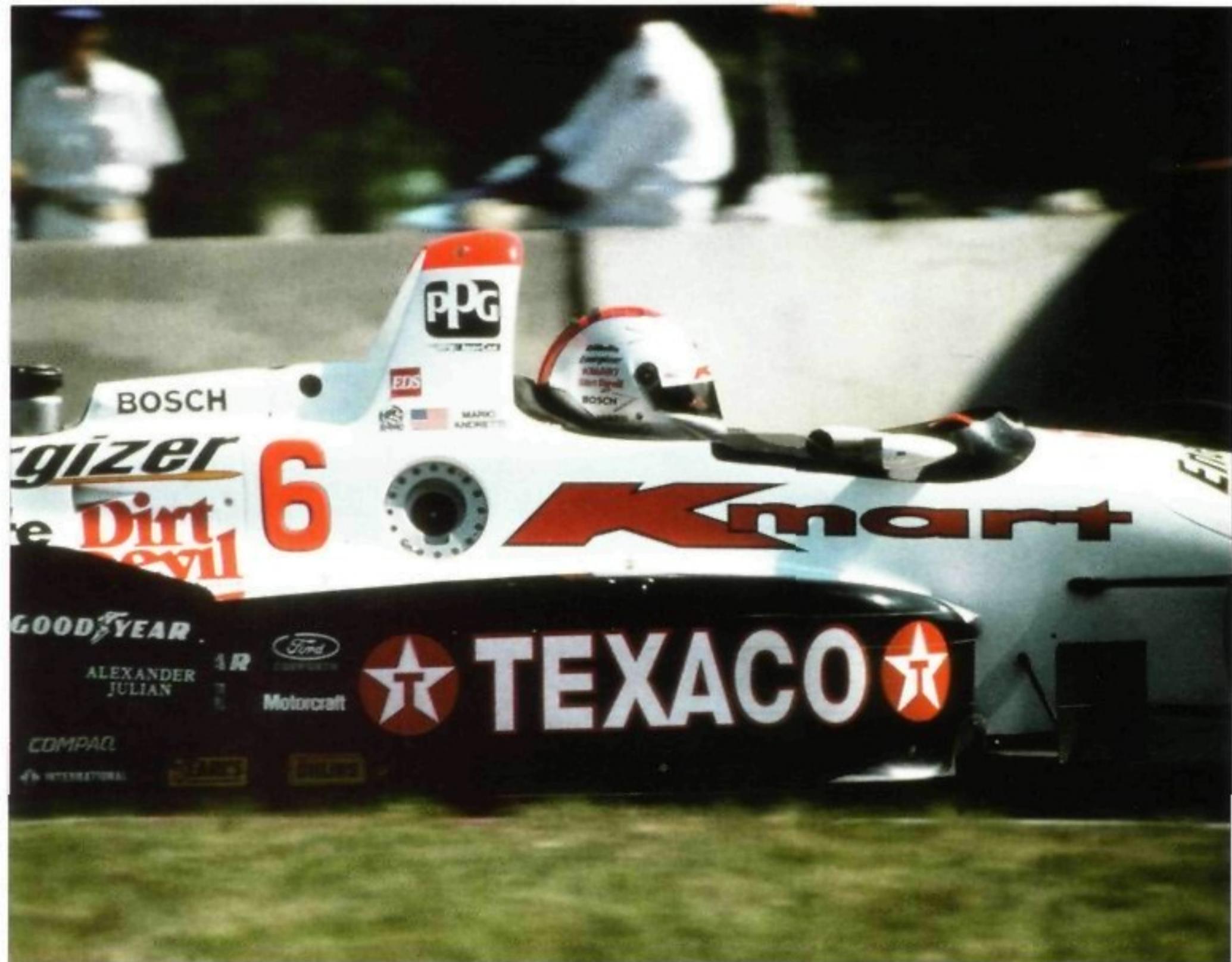


Но переход из жаркой Португалии в холодную Германию стоил нескольким пилотам простуды. Рубенс Баррикелло и Макс Папис, борясь с насморком, воспользовались препаратами, содержащими эфедрин. И... попали в число шести. Оба предупредили врачей о том, что принимали лекарство. Тем не менее представитель ФИА заявил, что в случае обнаружения следов запрещенного препарата, бразилец и итальянец могут быть дисквалифицированы на два года. Ведь в качестве допинга автофедерация признала все фармакологические средства, вошедшие в список Международного олимпийского комитета.

"Мой доктор сказал мне, что из нескольких тысяч лекарств нам можно пить всего два-три", — удивлялся Михаэль Шумахер. А расстроенный Баррикелло (на снимке) в сердцах воскликнул: "Попробуйте проехать кружок по "Нюрбургрингу" с заложенным носом!"

занный контрактом с компанией ЭЛФ — Кома, Франк Лагорс, Жан-Кристоф Буйон или Эммануэль Коллар. Что до Ламмерса, то с ним договор заключен лишь на тесты нынешнего года.





## Победители выбирают «Тексако»

Вы хотите все только самое лучшее для вашего автомобиля.

Пилоты гоночных автомобилей требуют моторное масло, защищающее двигатель в экстремальных условиях.

Лучшие смазочные материалы может Вам предложить «Тексако». Мы не утверждаем, что именно «Тексако» делает гонщиков чемпионами, но мы не утверждаем и обратного.

«ТЕКСАКО» предлагает сотрудничество в реализации смазочных материалов.

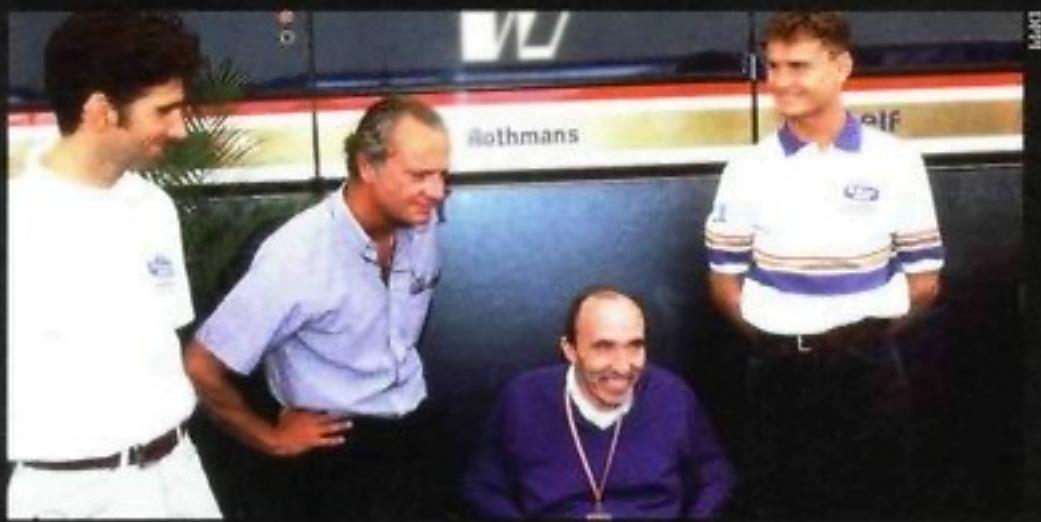
Дистрибуторы: Москва — "Уайт Стар", "Ротекс".

Санкт-Петербург — ТОО «Фирма Новик».

Тел.: (812) 184-68-05, факс: (812) 184-68-88



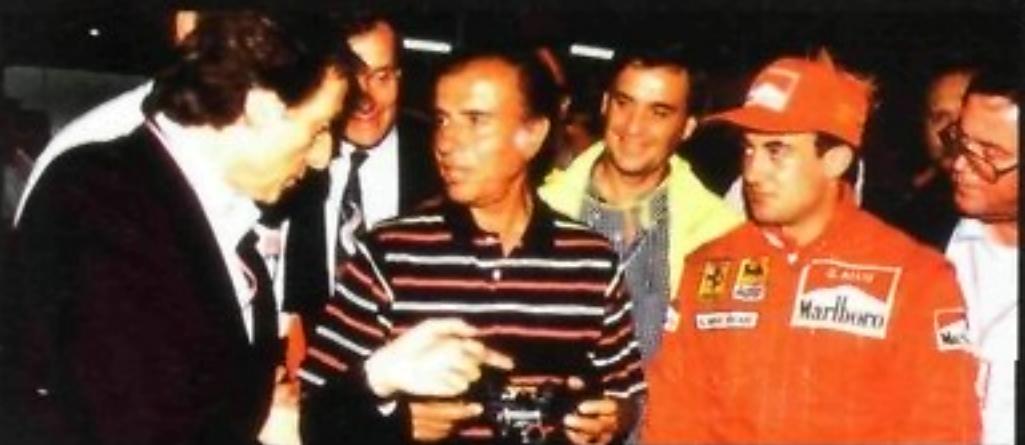
# И СЕБЯ ПОКАЗАТЬ



**Король Швеции Карл XVI Густав в гостях у Фрэнка Вильямса и его пилотов во время португальского Гран-при.**



**Едва ли не самая легендарная личность в истории рок-музыки, солист "Роллинг Стоунз" Мик Джаггер со всем семейством на стартовой прямой "Эшторила" за четверть часа до зеленого сигнала светофора.**



**Президент Аргентины Карлос Менем в боксах "Феррари" с Лукой ди Монтеземоло и Жаном Алези.**

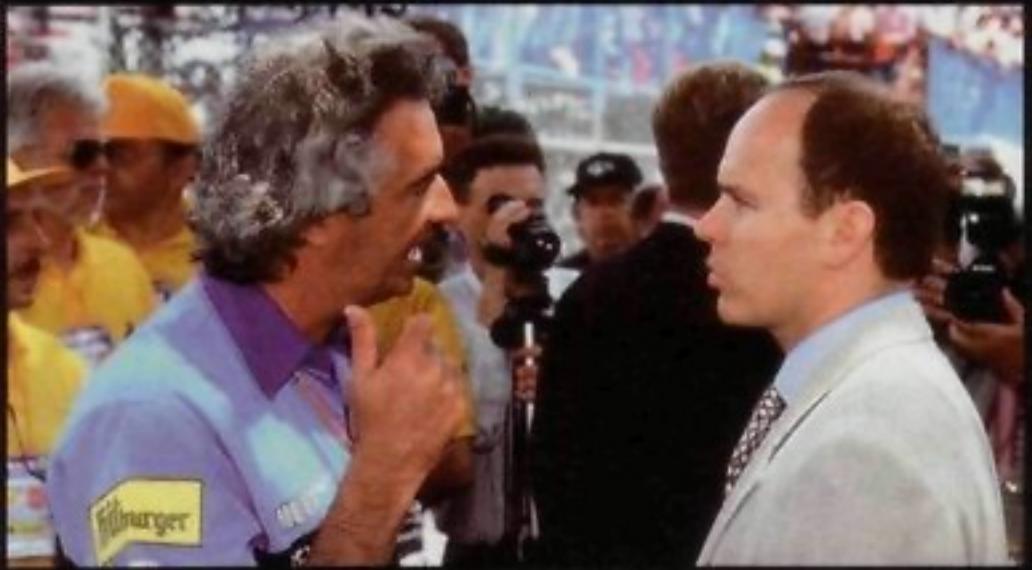
У каждого свои причины ходить на автогонки. Одних захватывает сумасшедшая скорость, других привлекают бесстрашные герои, сидящие за рулем, третьих — сами автомобили, квинтэссенция технической мысли, четвертых гонки сюда просто-напросто возможность скрасить досуг. Все эти люди составляют абсолютное большинство зевсегдатаев автодромов.

Но есть еще одна категория болельщиков — очень небольшая в численном отношении, но необычайно колоритная, — для которой автогонки повод лишний раз привлечь к себе внимание.

Звезды кино и спорта, тусы большой политики и члены королевских фамилий, известные всей планете рок-музыканты и знаменитые фотомодели... Редкий этап чемпионата мира обходится без того, чтобы кто-нибудь из них не появился в паддоке формулы 1. Почему именно Ф1? Но ведь звезды уверены (чаще всего они это где-то слышали: от приятельниц, знакомых с настоящими гонщиками, советников по связям с общественностью, а то и просто по телевизору), что именно эти гонки самые-самые — престижные, дорогие, опасные. А значит — как раз то место, где можно и нужно "вращаться".

И вот, напустив на себя серьезный, простецкий или непроницаемый вид, бродят они, нередко с чадами и домочадцами, среди огромных грузовиков гоночных команд, мужественно сдерживают страдальческие гримасы, когда рядом особенно сильно и неожиданно взревывают вдруг многосотсильные моторы. Благосклонно внимают объяснениям высокопоставленных (в этом, механическом, мире, разумеется) провожатых. Делают большие глаза и вежливо ахают, когда им сообщают, что пестрая таралайка, с жутким визгом промчавшаяся только что мимо них, может развивать 350 километров в час и стоит несколько миллионов. Во время гонки они потягивают коллекционные вина на тысячедолларовых местах ("Простите, сэр! Вашей аккредитации не достаточно. Только для особых гостей. Сожалею, сэр..."), а после финиша, облегченно вздохнув, что закончилась эта пытка невыносимым грохотом, пожимают руки потным, краснолицым пилотам с отсутствующим взглядом, вручают им тяжеленные вазы и кубки...

Что и говорить, нелегкая это работа — быть знаменитым. Но что поделаешь, за удовольствие надо платить. И с той же стоической самоотверженностью, с какой сто лет назад их одетые в кринолины и фраки предшественники вдыхали запахи конского навоза и аммиака в паддоке Эпсомского ипподрома, нынешние принцы и звезды нацепляют на себя пластиковые карточки VIP. Ведь если постоянно не напоминать о том, какой ты знаменитый, люди могут об этом и забыть. /



Принц Альберт внимает объяснениям Флавио Бриаторе во время Гран-при Монако.



В Сильверстоуне аудиенцию у Его королевского высочества герцога Кентского удалось получить Деймону Хиллу и Дэвиду Култарду. Крайний справа — Берни Экклстоун.



Автор "Мужчины и женщины" французский кинорежиссер Клод Лелуш в компании чемпионов мира Михаэля Шумахера и Алена Проста.



Диего Марадона и Джанни Морбиделли в Монако.

"СУПЕРКРОСС" предлагает Вам  
все для мотоспорта в торговом доме "Laria's Trading".

### КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ МОДЕЛЕЙ 1996 ГОДА

HONDA, KAWASAKI  
50 см<sup>3</sup> - 2.100 USD  
60 см<sup>3</sup> - 3.200 USD  
80 см<sup>3</sup> - 4.100; 4.500 USD  
125 см<sup>3</sup> - 6.100 USD  
250 см<sup>3</sup> - 6.200 USD

от той же CR-125'94 - 5.200 USD  
RM-250'94 - 5.500 USD

III. ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ, МАСЛА, ШИНЫ, СПОРТИВНАЯ ФОРМА  
от ведущих производителей

Отовым покупателям предоставляется скидка до 10%.

Наш адрес: 121309,  
Москва, Новозаводская, 18Д  
телефоны: 095/ 145 92 71, 145 81 14, 145 96 60  
факс: 095/ 145 96 60

SHOEI

AGAI

BELL

PREMIER

SIMPSON

BAYARD

LTD

JT

SPARE

XIII

VOKA

F-PRO

PRO

GRIP

Twin AM

MOTOR

MICHELIN

# Суперкросс



# 1985

1 этап — "Жакарепага", 61 круг/306,891 км; 2. Эшторил, 67/291,45; 3. Имола (И), 60/302,4; 4. Монте-Карло, 78/258,336; 5. Монреаль, 70/308,7; 6. Детройт, 63/253,449; 7. Ле-Кастелле, 53/307,93; 8. Сильверстоун, 65/306,735; 9. Нюрбург, 67/304,314; 10. "Остэррайхинг", 52/308,984; 11. Зандфоркт, 70/297,64; 12. Монца, 51/295,8; 13. Спа-Франкоршам, 43/298,42; 14. Брендс-Хетч (GB), 75/315,525; 15. Кляами, 75/307,8; 16. Аделаида, 82/309,96. В зачет шли 11 лучших результатов. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; С — сход по техническим причинам; А — авария; Д — дисквалификация с первого места после гонки; \* — не финишировал, но получил зачетное место; Ф — финишировал, но не получил зачетное место; НС — не стартовал; К — не прошел квалификацию; прочерк — не участвовал в Гран-при; **■** — лучшее время прохождения круга в гонке; ММ — "Мотори Модерни"; АР — "Альфа-Ромео".

		BR 7.04	P 21.04	RSM 5.05	MC 19.05	CDN 16.06	USA 23.06	F 7.07	GB 21.07	D 4.08	A 18.08	NL 25.08	I 8.09	B 15.09	EUR 6.10	ZA 19.10	AUS 3.11	
1.	Ален Прост (F)	«Мак-Ларен-MP4/2B-Порше»	<b>6 1</b>	2 A	6 Д*	5 1	5 3	4 С	4 3	<b>3 1</b>	3 2	1 1	<b>3 2</b>	5 1	<b>1 3</b>	6 4	9 3	4 С 73
2.	Микеле Альборето (И)	«Феррари-156»	1 2	5 2	<b>4 С</b>	<b>3 2</b>	3 1	3 3	3 С	6 2	8 1	9 3	16 4	7 13*	4 С	15 С	15 С	5 С 53
3.	Кейо Росберг (SF)	«Вильямс-FW10-Хонда»	2 С	3 А	2 С	7 8	8 4	5 1	<b>1 2</b>	1 С	4 12*	4 С	2 С	2 С	10 4	4 3	<b>3 2</b>	<b>3 1</b> 40
4.	Айртон Сenna (BR)	«Лотос-97T-Рено»	4 С	<b>1 1</b>	1 7*	1 С	<b>2 16</b>	<b>1 А</b>	2 А	4 10*	5 С	14 2	4 3	1 3	2 1 1	2 4 С	1 С 38	
5.	Эlio де Анджелис (И)	«Лотос-95T-Рено»	3 3	4 4	3 1	9 3	1 5	8 5	7 5	8 Ф	7 С	7 5	11 5	6 6	9 С	9 5	6 С	10 Д 33
6.	Найджел Мэнселл (GB)	«Вильямс-FW10-Хонда»	5 С	9 5	7 5	2 7	16 6	2 А	8 НС	5 С	10 6	2 С	7 6	<b>3 11</b>	7 2 3	1 1 1	2 А	31
7.	Стеван Юханссон (S)	«Тиррел-012-Косворт»	23 7															
		«Феррари-156»		11 8	15 6*	15 С	4 2	9 2	16 4	11 А	2 9	12 4	17 С	10 5	5 С	13 С	16 4	15 5 26
8.	Нельсон Пике (BR)	«Брабхэм-BT54-БМВ»	8 А	10 С	9 8*	13 А	9 С	10 6	5 1	2 4	6 С	5 С	1 8	4 2	3 5	2 А	2 С	9 С 21
9.	Жак Лаффит (F)	«Лижье-JS25-Рено»	15 6	18 С	16 С	16 6	19 8	16 12*	15 С	16 3	13 3	15 С	13 С	20 С	17 11*	<b>10 С</b>	—	20 2 16
10.	Ники Лауда (A)	«Мак-Ларен-MP4/2B-Порше»	9 С	7 С	8 4*	14 А	17 С	12 С	6 С	10 С	<b>12 5</b>	3 С	10 1	16 С	—	—	8 С	16 С 14
11.	Тьерри Бутсен (B)	«Эрроуз-A8-БМВ»	12 11	16 С	5 2	6 9	7 9	21 7	12 9	19 А	15 4	16 8	8 С	14 9	6 10*	12 6	10 6	11 С 11
	Патрик Тамбэ (F)	«Рено-RE60/RE60B»	11 5	12 3	11 3	17 А	10 7	15 А	10 6	13 А	16 А	8 10*	6 С	8 7	13 С	17 12	—	8 С 11
13.	Дерек Уорвик (GB)	«Рено-RE60/RE60B»	10 10	6 7	14 10	10 5	6 А	6 С	11 7	12 5	<b>20 С</b>	<b>13 С</b>	12 С	12 С	14 6	8 С	—	12 С 5
	Марк Зурер (CH)	«Брабхэм-BT54-БМВ»	—	—	—	—	20 15	11 8	14 8	15 6	11 С	11 6	9 10	9 4	12 8	7 С	5 С	6 С 5
15.	Штефан Беллоф (D)	«Тиррел-012-Косворт/014-Рено»	—	21 6	24 С	К	23 11	19 4	26 13	26 11	19 8	22 7*	22 С	—	—	—	—	4
	Филипп Штайнф (F)	«Тиррел-014-Рено»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 А	—		
		«Лижье-JS25-Рено»													19 10	18 9	5 8	18 3 4
17.	Герхард Бергер (A)	«Эрроуз-A8-БМВ»	19 С	17 А	10 С	11 А	12 13	24 11	9 А	17 8	17 7	17 С	14 9	11 С	8 7	19 10	11 5	7 6 3
	Андреа де Чезарис (И)	«Лижье-JS25-Рено»	13 А	8 С	13 А	8 4	15 14	17 10	13 С	7 С	14 С	18 С	18 С	—	—	—	—	3
	Рене Арну (F)	«Феррари-156»	7 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	Иван Капелли (I)	«Тиррел-014-Рено»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 А	—	22 4 3
	Мартин Брандл (GB)	«Тиррел-012-Косворт/014-Рено»	21 9	22 С	25 9	18 10	24 12	18 С	21 С	20 7	26 10	—	21 7	18 8	21 13	16 С	17 7	17 С
	Хууб Ротенгаттер (NL)	«Озелла-FA1G-Альфа-Ромео»	—	—	—	—	—	—	—	—	25 С	24 9	26 С	22 С	23 С	К	21 С	25 7
	Джон Уотсон (GB)	«Мак-Ларен-MP4/2B-Порше»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 7	—	—
	Филипп Аллью (F)	«RAM-03-Харт»	20 8	20 А	21 С	К	21 А	23 А	23 С	21 А	21 С	21 С	25 С	26 С	20 А	23 С	—	—
	Пьерлуиджи Мартини (I)	«Минарди-M185-Косворт/ММ»	25 С	24 С	<b>19 С</b>	К	<b>25 Ф</b>	25 С	25 А	23 А	<b>27 11*</b>	26 С	24 А	23 С	24 12	26 А	20 С	23 8
	Пьеркарло Гинцани (I)	«Озелла-FA1G-АР», «Тоулмен-TG185-Харт»	22 12	26 9	22 С	К	22 С	22 А	24 15	25 А	—	19 С	15 С	21 С	16 А	14 С	13 С	21 С
	Риккардо Патрезе (I)	«Альфа-Ромео-185T»	14 С	13 А	18 С	12 А	13 10	14 С	17 11	14 9	9 С	10 С	19 С	13 С	15 С	11 9	12 А	14 С
	Эдди Чивер (USA)	«Альфа-Ромео-185T»	18 А	14 С	12 С	4 С	11 17	7 9	18 10	22 С	18 С	20 С	20 С	17 С	19 С	18 11	14 А	13 С
	Джонатан Палмер (GB)	«Цакспид-841»	—	23 С	17 НС	19 11	—	—	22 С	24 С	24 С	25 С	23 С	—	—	—	—	—
	Манфред Винкельхок (D)	«RAM-03-Харт»	16 13	15 С	23 С	К	14 А	20 С	20 12	18 С	22 С	—	—	—	—	—	—	—
	Франсуа Эсно (F)	«Брабхэм-BT54-БМВ»	17 А	19 С	20 А	К	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		«Рено-RE60B»									23 С	—	—	—	—	—	—	—
	Мауро Бальди (I)	«Спирит-201-Харт»	24 С	25 А	26 С	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Тео Фаби (I)	«Тоулмен-TG185-Харт»	—	—	—	20 С	18 С	13 С	19 14	9 С	1 С	6 С	5 С	15 12	11 С	20 С	7 С	24 С
	Кеннет Ачесон (GB)	«RAM-03-Харт»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 С	К	24 С	—	—	—	—
	Алан Джонс (AUS)	«Лола-THL1-Харт»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 С	—	22 С	18 НС	19 С
	Кристиан Даннер (D)	«Цакспид-841»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 С	25 С	—	—

# САЙНСОВА ПОБЕДА

Что такое для Испании ралли с участием Карлоса Сайнса, словами вряд ли объяснишь. Это надо видеть! Бесчисленные плакаты, с которых вам улыбается двукратный чемпион мира, свитера, майки с изображением Карлоса... Культ Сайнса чувствуешь, едва попадаешь в Испанию. Местные журналисты сразу сказали мне, что если их любимец не выиграет "Ралли Каталунья-Коста Брава" — это будет настоящей национальной трагедией. Тем более, учитывая запутанную ситуацию в чемпионате, — успех на каталонских дорогах при определенном раскладе выводил любого из фаворитов — Сайнса, Канккунена, Мак-Рея, Ориоля — в лидеры.

А. ДОСПЕХОВ, газета  
"Спорт-экспресс" —  
специально для АМС  
Фото Ф.БОДЭНА (DPPI)



из предстартовых событий ралли мне, пожалуй, наиболее запомнилась тривиальная, казалось бы, процедура технического контроля, превратившаяся в настоящее шоу. Небольшой стадиончик в приморском городке Лорет-де-Мар, до отказа забитый экспансивными болельщиками, взрывался аплодисментами всякий раз, когда на подиум въезжала очередная машина. Когда же перед взором зрителей предстал темно-синий "Субару", трибуны сотряс гром оваций. Карлос Сайнс! Честно говоря, именно тогда подумалось, что этот человек действительно в Испании проигрывать не имеет права...

А незадолго до техосмотра организаторы "Ралли Каталунья" устроили в комфортабельном пресс-центре в отеле "Олимпик" пресс-конференцию с участием великих мира сего. Идеальная возможность для журналистов пообщаться с пилотами. Встреча с прессой, правда, началась не с традиционных прогнозов относительно вероятного исхода этапа, а с совместного заявления от имени всех гонщиков, которое сделали Сайнс и Канккунен. Испанец и

финн предложили с будущего сезона проводить чемпионат не в восемь, а 12 этапов — по одному в месяц, что, по их мнению, было бы оптимальным вариантом. Как выяснилось, эту точку зрения разделяет и большинство авторитетных в ралли специалистов. Впрочем, официальная, так сказать, часть длилась недолго, и по ее окончании пишущая братия набросилась на пилотов, терзая их на предмет того, кому же все-таки будет сопутствовать удача на испанских дорогах.

Канккунен, хитро улыбнувшись, сказал мне: "Я лично относительно исхода ралли не питаю никаких иллюзий. Каталония — вотчина Сайнса. Я бы, конечно, не прочь победить, но..." Тем не менее Юха добавил, что "Тойота", к которой у него в начале сезона было достаточно нареканий, похоже, сейчас вполне конкурентоспособна. Позже выяснился, что оптимизм четырехкратного чемпиона мира был несколько преждевременным. Сайнс же дипломатично уклонился от прогноза, заметив лишь, что к концу серии сильно прибавил его партнер по команде "Субару" Колин Мак-Рей,

да и от Ориоля с Канккуненом ничего хорошего ждать не приходится. Самым смелым прогнозом оказался бельгиец Бруно Тири — второй после Франсуа Делекура номер "Форда": "Почему-то все называют среди фаворитов Сайнса, Канккунена, Ориоля. Но ралли ведь пройдет исключительно по асфальтовым дорогам, а это как раз моя стихия. Ждите меня на финише первым".

Сразу скажу, что Тири поторопился с прогнозом. Бельгийцу "посчастливилось" быть первым из потенциальных премьеров, досрочно рас прощавшимся с Испанией. На одном из девяти стартовых спецучастков весельчик Бруно... потерял колесо. На следующее утро я за завтраком в отеле узнал от Тири, что досмотреть ралли до конца он, увы, не имеет возможности: "Форд" не платит за "холостое" проживание в гостинице...

Вообще, надо сказать, события первого дня не предвещали скандальной развязки, которая произошла в Лорете через трое суток. Сценария "Сайнс начинает и выигрывает" тоже поначалу не получалось. По одной простой причине. Имя ей — Канккунен. Компьютеры в пресс-центре безжалостно высвечивали после каждого спецучастка все новые и новые секунды преимущества финна над испанцем. К концу дня их набралось 22. Сайнс постоянно жаловался на неправильный выбор резины, проблемы с настройкой. Хотя, наблюдая за ходом этапа воочию и на экране монитора, я видел, как часто Карлос, рискуя и пытаясь сэкономить мгновения, "подстригал" с заносом придорожную траву. Во время регруппинга испанец признался мне, что Канккунен, по всей видимости, лучше чувствует каталонский асфальт.

Кстати, пятый спецучасток ралли, проходивший сразу после регруппинга на автодроме

**Остается только удивляться стратегии команды "Мицубиси". Место Кеннета Эрикссона, лучшего из гонщиков "конюшни" в чемпионате мира, занял в Испании Андреа Агини.**



23–25 октября, 1663/474 км, 23СУ

1. К. Сайнс/П. Мори	E	Subaru Impreza	A	5:05.58
2. К. Мак-Рей/Д. Рингер	GB	Subaru Impreza	A	—00.51
3. П. Ляйтти/А. Александрини	I	Subaru Impreza	A	—01.58
4. Ф. Делекур/К. Франсуа	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—02.40
5. А. Альми/Э. Фарноккиа	I	Mitsubishi Lancer Evo III	A	—02.54
6. Г. Треппеш/Х. Дел Буно	ROURA	Toyota Celica GT4	A	—05.56
7. О. Гомес/М. Марти	E	Renault Clio Williams	F2	—12.03
8. А. Наварра/Р. Казада	I	Toyota Celica GT4	A	—12.22
9. Дж. Бассао/Родригес	E	BMW M3	A	—22.08
10. И. Постель/Пире	NL	Subaru Impreza	A	—26.04

Соцпарк		Принима:
СУ:		
15. Тири/С. Прево	B	Ford Escort RS Cosworth
2Х. Рекалда/М. Кристи	RA	Mitsubishi Lancer Evo III
2И. Хольдерн/Г. Торнер	DS	Mitsubishi Lancer Evo III
11. А. Шварц/К. Вика	D	Toyota Celica GT4
16. Ю. Канкунен/Н. Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4
18. Т. Микканен/С. Харяяне	SF	Mitsubishi Lancer Evo III
		A авария

Лидеры: 1СУ — Шварц; 2-15 — Канкунен; 16-19 — Сайнс; 20-23 — Мак-Рей.

Победители СУ: Канкунен — 8; Сайнс — 6; Мак-Рей — 5; Ориоль и Шварц — по 4; Альми — 1.

Личный зачет: 1-2. Сайнс и Мак-Рей — по 70; 3. К. Эрикссон (S) — 48; 4. Делекур — 44; 5. Микканен — 38; 6. Тири — 26; 7. Альми — 24. Командный: 1. Subaru — 286; 2. Mitsubishi — 284; 3. Ford — 202.

"Каталунья-Монтмело", выиграл номинально третий пилот "Тойоты" Армин Шварц. Его выступление — четыре победных СУ — было почти единодушно расценено как главная неожиданность дня. Немца можно, наверное, назвать и вторым (после Тири) его неудачником. Ближе к вечеру у "Селики" Шварца лопнула покрышка, и Армин остался на третьей позиции, несмотря на то, что явно заслуживал лучшей участии.

А что же чемпион мира — Ориоль? Француз, всю дорогу роптавший на машину, влетел к передвижным боксам на автодроме с криком: "Вторая передача не работает!" Механики разобрали его "Тойоту" через несколько часов — после финиша первого дня — буквально по запчастям, однако технические неполадки будут преследовать Дидье до самого финала...

Настоящий триллер начался во второй день. Организаторы "Ралли Каталунья" окончательно отправили участников в пиренейские предгорья, где на давно заброшенных извилистых серпантинах спецучастков разыгралась драма "Тойоты".

Для затравки "полетел" задний мост у Шварца. Немец вроде бы справился с этой неприятностью, но уже на втором СУ наехал на придорожный булыжник и безнадежно повредил подвеску. Однако представители "кошечки", несмотря на потерю одного бойца и блеклую езду другого — Ориоля (француза теперь не устраивала постоянная вибрация автомобиля), с оптимизмом смотрели в будущее.



### Еще до старта

### "Ралли Каталунья"

**Карлос Сайнс подпи-  
сал контракт на буду-  
щий сезон с "Тойотой", о  
чем недвусмысленно намек-  
нули испанцу его болельщики, изобразив матадора за рулем "Селики".**

Уж очень здорово шел Канкунен! Финн, особо не рисуясь изощренной техникой вождения ("Риск в разумных пределах — вот мое кредо", — сказал он на финише первого дня), брал один спецучасток за другим, дальше и дальше отрываясь от Сайнса и ввергая испанских журналистов, а также обитателей средиземноморской цепи курортов Коста-Брава в уныние.

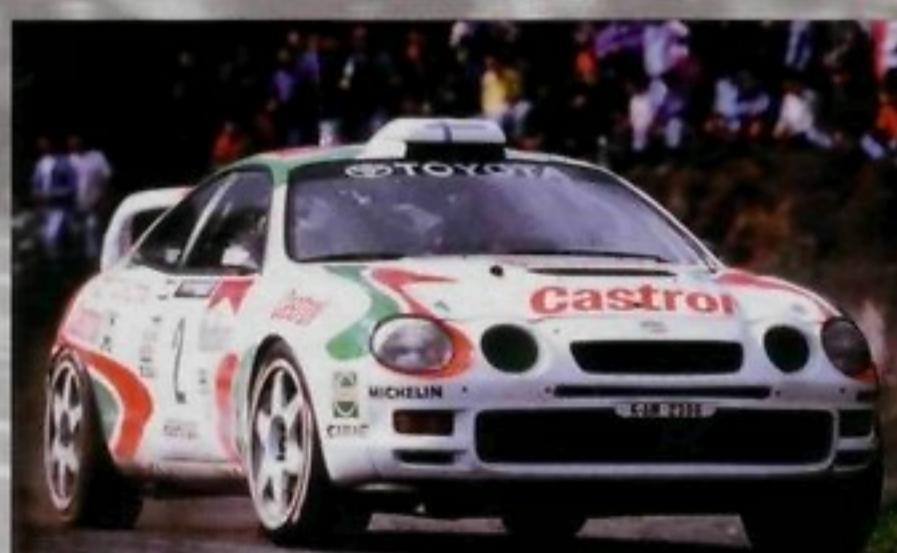
Шестнадцатый спецучасток я наблюдал по телевизору в пресс-центре. Канкунен к тому времени успел уйти от Сайнса в более чем пятидесятисекундный отрыв (один раз в отчаянии испанец рявкнул репортеру местного телевидения: "Не видите что ли: у меня только одна проблема — я не могу ехать быстрее!"), и из Капафонтса выезжал в прекрасном настроении. И вот — седьмой километр спецучастка...

Повтор вылета Канкунена по испанскому телевидению прокрутили, наверное, раз сто. Средней сложности вираж, но ни с того ни с сего "Тойоту" четырехкратного "короля ралли" занесло. Переворачиваясь в воздухе, автомобиль ломал кустарники у трассы, в конце концов упервшись в огромный валун. Прошла где-то минута, в течение которой пресс-центр пребывал в оцепенении, пока Канкунен и его штурман Ники Грист не выбрались из останков потерявшей крышку капота и лобовое стекло "Селики". Еще через какое-то время к месту происшествия подоспела группа зрителей, которые, забыв о национальных пристрастиях, помогли финну поставить машину на колеса. Юха каким-то непостижимым образом сумел вырулить на трассу и черепашьим ходом доплыть до технички. Но время-

было безвозвратно потеряно, финн решил прекратить борьбу.

После этого все только и обсуждали причину аварии. Сам Канкунен на финише второго дня сообщил, что не вписался в простенький поворот из-за собственной ошибки: "Жаль, но что поделаешь..." А перед отъездом из Лорета я встретил Юху в баре отеля, где он потягивал коктейль вместе с Делекуром и его очаровательным штурманом — роскошной брюнеткой Катрин Франсуа. Разумеется, среди прочего я поинтересовался у него и насчет капафонской катастрофы. "На самом деле, если уж вы так настаиваете, это был не совсем мой промах, — Канкунен грустно улыбнулся. — Ники, читая стенограмму, перескочил через строчку. Вместо третьей передачи я включил четвертую..." Добавлю, что весь второй день накрывал мелкий дождик, так что трасса была довольно скользкой.

От заключительного дня "Ралли Каталунья"



**Нынешний сезон Юха Канкунен наверняка будет вспоминать как год самого большого разочарования в своей карьере.**



## Как знать, может быть, Колин Мак-Рей и Дэвид Ричардс уже договорились о командной тактике на ралли RAC?

бури не ждали. Лидерство Сайнса в отсутствие Канккунена предвещало полный штиль на оставшихся шести спецучастках с испанско-«субаровским» хэппи-эндом на финише. Почему-то никто не принимал всерьез Мак-Рея, отстававшего от Карлоса лишь на восемь секунд. Возможно, сказывалась специфическая репутация шотландца как гонщика, предпочитающего австралийскую или новозеландскую грязь равному европейскому асфальту.

Мак-Рей же, медленно запрягавший на «Ралли Каталунья», в третий день стал «поедать» секунды сайнсовского преимущества, словно оголодавший каннибал. Когда после 19-го СУ разрыв между партнерами сократился до одной секунды, кто-то из испанских коллег впервые поведал мне, что руководство «Субару» не позволит Карлосу проиграть на родине, мол, все уже обговорено заранее — Мак-Рей остановится. В нынешнем чемпионате уже наблюдался похожий сюжет. Помните, на «Ралли Швеция» Томми Мякинен (он, к слову, вылетел с трассы в последний день испанского раунда, но в свете схватки Сайнса и Мак-Рея никто на это не обратил внимания), повинуясь приказу боссов «Мицубиси», пропустил Кеннета Эрикссона. Но я все же не мог поверить в реальность сделки. Какой уж тут договор, если Мак-Рей гонит будто сумасшедший, тормозя порой

на краю обрыва? Все вроде справедливо, и в воздухе пахнет сенсацией.

Финальный — 23-й спецучасток ралли. Мак-Рей уже лидер, до фактического финиша ему остается чуть больше ста метров. Но что такое: у обочины трассы появляются механики «Субару» и делают шотландцу знак остановиться. Значит все-таки соглашение существует! И вновь творится что-то непонятное. Не обращая внимания на жесты, Мак-Рей мчится мимо. Победа!

И тут же в пресс-центр приходит официальная информация из штаба «Субару», в которой говорится, что Мак-Рей остановится по дороге в Лорет и опоздает на финишный КВ, а также будет оштрафован за демонстративное невыполнение приказа. Беспредентный, по-моему, случай в истории ралли.

На подиум на набережной в Лорет-де-Мар въезжали сразу три «субару-импрес». К Сайнсу и Мак-Рею неожиданно присоединился итальянец Пьеро Ляйтти, оттеснивший на четвертую позицию Ориоля. Это был, однако, псевдотриумф. Ни грамма радости в глазах Карлоса и Колина — гонка превратилась в чистой воды фарс.

Во время традиционной постфинишной пресс-конференции Сайнса спросили, когда же на самом был решен исход этапа. «Поздно вечером после финиша второго дня мы обо всем

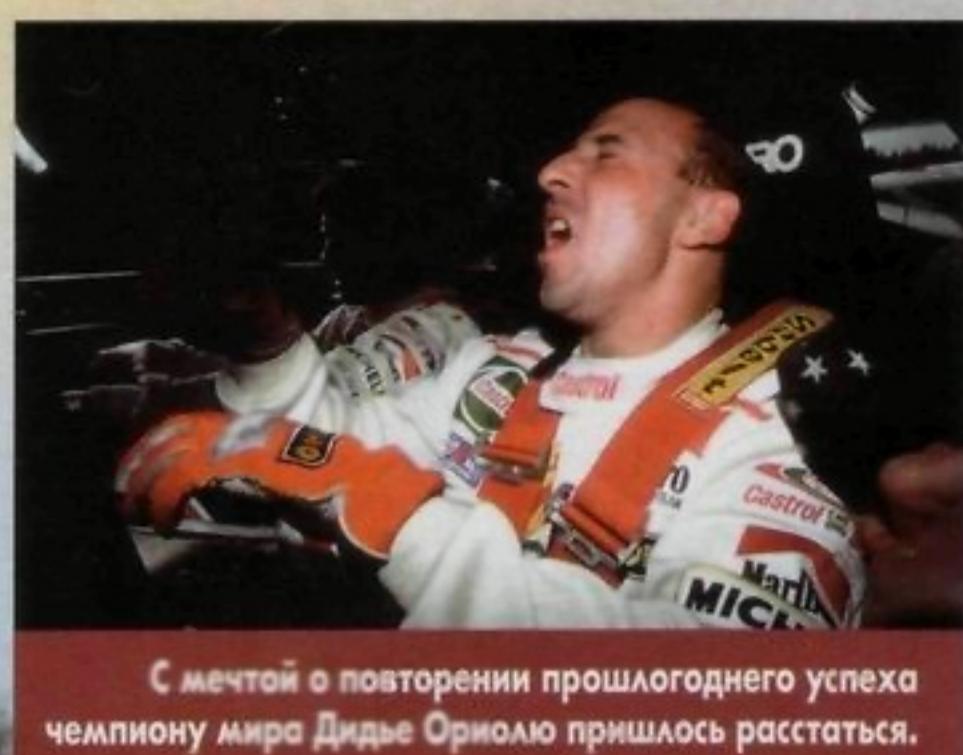
договорились с Колином, — ответил испанец. — Руководство посчитало, что личная борьба между пилотами команды пойдет во вред гонке за титулом в зачете заводских марок». Считает ли он себя истинным победителем? Сайнс промолчал, и, понурив голову, покинул зал. Карлос знал, что последний решающий этап мирового первенства пройдет на родине Мак-Рея, а долги надо отдавать. Как знать, не станет ли испанский успех «матадора» его пирровой победой.

А последнюю щепотку перца в острое каталонское варево подбросила дисквалификация Ориоля и, так сказать, постфактум — Канккунена. Моторы в машинах финна и француза, как оказалось, не соответствовали по мощности стандартам ФИА. Это явилось для «Тойоты» своеобразным нокаутом.

Но настоящим нокаутом для «Тойоты» стало принятие спустя неделю с небольшим решение Всемирного совета ФИА, согласно которому «конюшня» Уве Андерссона и ее пилоты были исключены из зачета нынешнего первенства мира, и у них отняли все заработанные очки. А как последний гвоздь в гроб команды «Тойота Тим Юроп» — дисквалификация на следующий сезон. Если апелляция Андерссона не будет удовлетворена, история эта грозит обернуться самым громким скандалом за все время проведения чемпионата мира по ралли. //

СУ	Мак-Рей	Сайнс	Ляйтти	Ориоль	Делекур	Агини	Мякинен	Канккунен	Шварц
1	4"	6"	11"	5"	9"	19"	6"	1"	17'54"
2	5"	11'34"	3"	4"	11"	11"	9"	1"	5"
3	7"	6"	21"	8"	12"	26"	23"	38'07"	?
4	9"	3"	16"	4"	8"	21"	6"	11'09"	15"
5	3"	3"	3"	1"	3"	6"	4"	2"	3'16"
6	8"	8'43"	7"	5"	3"	11"	5"	1"	7"
7	4"	10'50"	4"	6"	2"	9"	4"	10'50"	17"
8	16"	18"	22"	22"	25"	24"	24"	2"	23'17"
9	1"	9'43"	9"	16"	19"	9"	?	3"	9'43"
10	8"	3"	35"	24"	4"	16"	18"	13'59"	—
11	3"	17'51"	5"	15"	25"	16"	5"	1"	—
12	1"	8"	11"	3"	10"	7"	7"	15'27"	—
13	7"	11"	12"	2"	12"	11"	11"	15'35"	—
14	2"	3"	5"	16'19"	13"	11"	9"	16'19"	—
15	13'14"	3"	7"	2"	20"	11"	13"	13'14"	—
16	17'36"	5"	10"	5"	31"	19"	3"	—	—
17	3"	7'46"	6"	1"	16"	12"	10"	—	—
18	18'03"	4"	6"	2"	8"	10"	9"	—	—
19	11'32"	3"	2"	11'32"	4"	11"	—	—	—
20	2"	4"	4"	8'37"	2"	5"	—	—	—
21	6"	9"	6"	11'12"	13"	11"	—	—	—
22	22'48"	4"	11"	1'14"	8"	14"	—	—	—
23	3"	4"	7"	42"	4"	9'23"	—	—	—
Итог	5:05'49"	9"	2'07"	2'31"	2'49"	3'03"	—	—	—

### ХОД БОРЬБЫ ПО СПЕЦУЧАСТКАМ



С мечтой о повторении прошлогоднего успеха чемпиону мира Дидье Ориолю пришлось расстаться.

# "ЛЕВ" УВЕНЧАН МАЛОЙ КОРОНОЙ

С. НЕЧАЮК

Было бы сильным преувеличением сказать, что первый чемпионат мира по ралли для двухлитровых безнаддувных машин с приводом на одну ось удался на славу. Те этапы первенства, что проходили как самостоятельные соревнования, походили на спектакль с громким названием, но в исполнении актеров третьего состава. А там, где машины формулы 2 выходили на старт вместе с полноприводными турбонаддувными автомобилями главного чемпионата мира, присутствие их на трассе оставалось незамеченным ни болельщиками, ни прессой — лишь в Монте-Карло да на Корсике "малышам" удалось въехать в "десятку" абсолютного зачета.

В пользу формулы 2 вроде бы говорило на удивление широкое представительство команд. Перед заключительным этапом первенства — ралли "Сан-Ремо" — очки сумели набрать аж 18 "коношень". Невиданное доселе число в раллийных чемпионатах мира. Однако не спешите возносить хвалу новой затее ФИА. Зачет в итоге получили лишь четыре из них.

Дело в том, что согласно регламенту состязаний рассчитывать на место в мировой классификации могут только те команды, что выступали не менее, чем в семи этапах из десяти, причем хоть однажды выезжали за пределы Европы. Именно невыполнение этого последнего требования лишило всех шансов на победу безоговорочного лидера по набранным очкам — фирму "Опель". У бельгийского филиала этой компании не нашлось денег хотя бы на один заморской вояж. А головное предприятие явно не питает интереса к мировому раллийному первенству.

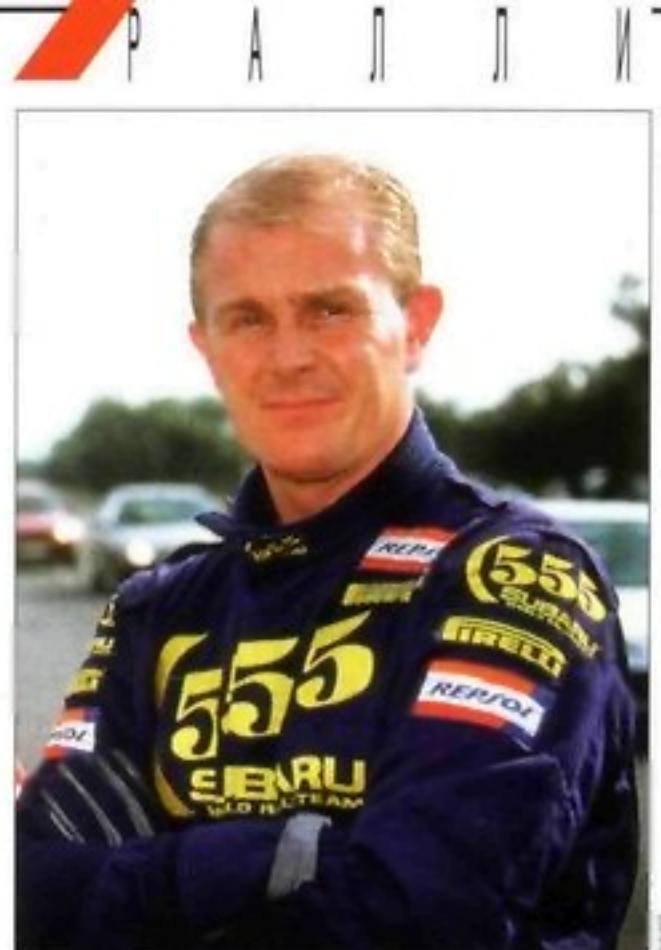
В такой ситуации безоговорочным фаворитом перед последним итальянским этапом ока-

залась марка "Пежо", опережавшая на 33 очка "Рено-Франс". Но так обстояло дело в теории. На практике ситуация складывалась для лидера весьма непросто.

Первый день ралли для машин "пежо-306" модификаций "Макси" и 16S оказался тяжелейшим испытанием. Уже на первом допе на "Макси" Андреа Агини оборвался провод генератора, что стоило итальянцу 13 минут. Сидевший за рулем второй "Макси" Бернар Беген не переставал удивляться странному поведению своей машины — каждый раз, когда пилот нажимал на газ, ее тащило влево. Механики поменяли мост и рулевое управление, однако проблему решить не удалось. Но не зря говорят — одна беда не ходит. На "Пежо" Бегена вскоре, как и на автомобиле Агини, перетерся провод генератора. Сам же Андреа закончил гонку на шестом спецучастке, вылетев с трассы и разбив колесо.

Неожиданно проснувшийся аппетит "Пежо-306-16S" Андреуччи заставил пилота ехать по тихоньку, экономя топливо. Передвижение в темпе экоралли обошлось итальянцу в две потерянные минуты.

А тут еще как на грех раскатились пилоты "Рено". Травалья на "Клио-Макси" бросился в отчаянную погоню за лидировавшим Луа — гонщиком, собравшим за сезон для "Опеля" самый богатый, но как оказалось, бесполезный урожай очков. И Ренато добился своего, отодвинув на второе место бельгийца, который мучился с течью радиатора своей "Астры". Вскоре Луа потеснил еще и Дейла на "Клио-Вильямс". А в это время в стане "Пежо" продолжали считать потери: Беген оторвал колесо и сошел, Андреуччи опоздал на КВ на одну минуту из-за поломки опоры двигателя...



**Спор за победу в абсолютном зачете ралли между Пьеро Ляtti (на фото) и Кунико решил в пользу первого, когда "Форд-Эскорт" Джанфранко во второй день вылетел с трассы.**

Казалось, пойманную уже добычу буквально вырывали из когтистых лап пежовского "льва". Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Несчастье случилось с экипажем Травальи. На последнем допе второго дня он не удержал свой "Рено" и закончил ралли в кювете. Шеф раллийного подразделения "Пежо-спорт" Жан-Пьер Николя мог принимать поздравления с чемпионским титулом, добывшим его фирмой спустя девять лет после триумфа "пежо-205T16E2" группы В.

Впрочем, сравнение с 1986 годом вряд ли до конца правомерно. Ведь тогда спор за главный раллийный титул вела заводская команда. Ныне же победа в более скромной категории добыта усилиями частных "коношень" и фирм-дилеров из разных стран, которым "Пежо" оказывал, как правило, довольно скромную поддержку. Сам Николя обмолвился, что нынешним успехом компания обязана своим клиентам, и такой подход к первенству мира со стороны "Пежо" остается неизменным. ■

**Жан-Пьер Николя искренне сожалел, что в Италии не удалось в настоящем деле сравнить "кит-кар" "Пежо-Макси" с полноприводными машинами. Оба автомобиля сошли с дистанции.**



10 этап (F2) Ралли "Сан-Ремо"

6–11 октября, 2207/463 км, 24 СУ

1. П.Ляtti/А.Алессандри	I	Subaru Impreza	A	5:20.33
2. А.Даллалента/Д.Фаллан	I	Toyota Celica GT4	A	-01.20
3. Дж.Кунико/С.Эванджелисти	I	Ford Escort RS Cosworth	A	-04.28
4. М.Бизон/Т.Сивьери	I	Subaru Impreza	A	-05.30
5. Дж.Гросси/А.Борри	I	Toyota Celica GT4	A	-10.42
6. Г.Треллеш/Х.дель Бурно	ROURA	Subaru Legacy	A	-11.50
7. В.Паскуали/П.Тедескини	I	Subaru Impreza	A	-17.00
8. Ф.Луа/С.Сметс	B	Opel Astra GS	F2	-20.26
9. Э.Манарино/Д.Вернуччио	I	Toyota Celica GT4	A	-23.58
10. П.Андреуччи/С.Фидели	I	Peugeot 306 16S	F2	-27.26

Чемпион мира F2: 1. Peugeot — 257 очков; 2. Renault — 227; 3. Skoda — 174; 4. Nissan — 87.

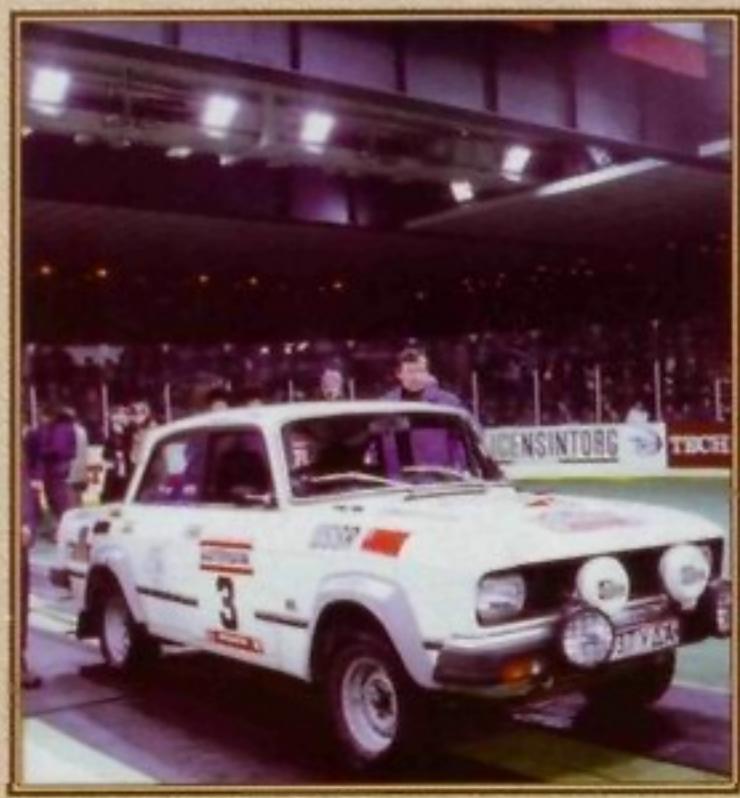


**История ипподромных гонок в Ижевске** ведет начало с конца 60-х годов. Их инициатором был известный мото- и автоспортсмен Анатолий Козырчиков. И практически всегда они проходили в остройшей борьбе между хозяевами трассы и представителями Тольятти — вот так, как на снимке 1982 года. Это редкий случай, когда Гольцов (на заднем плане в центре) оказался в безвыходной ситуации: гость Н. Елизаров (слева) подрезал его, и Владимир удари-  
лся в другого тольяттинца М. Богатырева.

1980 год, церемония закрытия третьей "Гонки звезд" на призы журнала "За рулем" в Москве на Центральном ипподроме. Впервые победил представитель Тольятти Валерий Сажин, кстати, ученик В. Гольцова, уроженец Ижевска, слева — Степан Васильев (третье место), который успешно выступал на зимних треках, кроссах и авторалли (Тольятти), а справа — уже экс-чемпион "звездной" гонки Владимир Гольцов. На его счету в этих престижных соревнованиях — одна победа, два вторых и одно третье место.



Международное ралли "Балтика-84" в Эстонии, которое провели вместо московской "Русской зимы". По тем временам оно было организовано образцово. Экипаж В. Гольцов — С. Штин на торжественном открытии в таллинском Дворце спорта. Это тот редкий случай, когда Владимиру пришлось изменить родной марке: у ижевской машины закончилась омологация в ФИА, и пришлось пересесть на "Москвич-2140". Он долго лидировал, но сошел с трассы из-за поломки коробки передач.



Этап Кубка дружбы социалистических стран 1981 года в ГДР — ралли "Заксенринг". Экипаж В. Гольцов — С. Штин ("Москвич-Иж-412" группы А-2) на скоростном участке. Машину отличали необычная черная окраска, свободная система выпуска и выпуска, два карбюратора "Вебер", восемь амортизаторов и спортивная кулачковая коробка передач. Обратите внимание на впервые примененные низкопрофильные шины НИИШПа. Увы, они не оправдали надежд. В итоге — лишь 10-е место.



Многогранный талант и одержимость автоспортом привели В. Гольцова в кольцевые гонки. Правда, подход к ним у Владимира был несколько утилитарным. Он полагал, что эти соревнования полезны в силу того, что на ралли часто встречаются скоростные участки с асфальтовым покрытием. Это трасса "Бикерниеки" в Риге, 1976 год. Тогда на легковых автомобилях группы А-2 Гольцов занял в чемпионате СССР шестое место.



В конце 70-х и начале 80-х годов тренеры сборной страны по ралли довольно регулярно проводили предсезонные сборы на горнолыжных трассах. Тогда считалось, что скоростной спуск помогает вырабатывать мгновенную реакцию у гонщиков. Это одна из баз Приэльбрусья. Члены сборной СССР в необычной для себя роли. Верхний ряд слева направо: Ян Лавринович (Латвия), Владимир Ганин (Москва), Велло Йыникуу (Эстония), Владимир Гольцов, Тыну Вунн (Эстония), Анатолий Брум (тренер, Москва), Раймонд Покулис (Латвия), Райдо Рюйттель (Эстония); нижний ряд — Валерий Каблуков (Эстония), далее инструкторы горнолыжного спорта, крайний справа — Эрнест Цыганков (тренер, Москва).





Знаменитый управляемый занос на выраже ипподрома в исполнении Владимира Гольцова. Вот так, боком, выбрасывая шлейфы снежной пыли, его машина пройдет на большой скорости весь поворот и не слохнет, не заслонит ни разу. Болельщики со стажем считают, что с появлением переднеприводных машин зрелищность трековых гонок упала.

Самое популярное в Тольятти соревнование — автокросс "Серебряная ладья", которое, кстати, появилось не без участия того же Анатолия Козырчкова. Ижевчане не раз портили настроение самолюбивым хозяевам. Это 1983 год. Неделей раньше Александр Грайф из Удмуртии безоговорочно выиграл "Серебряную ладью", а здесь запечатлен момент, когда на той же трассе В. Гольцов приближается к победному финишу чемпионата СССР по автокроссу.



В середине 80-х годов ЦК ДОСААФ СССР сделал заказ Ижмашу на массовый выпуск автомобилей для спорта многоцелевого назначения на базе "Иж-2126". Машина имела форсированный до 138 л.с. уфимский двигатель "412", новый дизайн кузова, усовершенствованные передние и задние подвески, реечный рулевой механизм. К сожалению, денег на заказ не оказалось, была выпущена только опытная партия из четырех автомобилей.



На марафоне "Париж—Кейптаун" В.Гольцов не заметил в густой пыли застрявший впереди джип и протаранил его. КамАЗ не пострадал, но справа на кабине и в двери образовались щели, которые пришлось заделывать, чтобы защитить салон кабины от песка. Справа руководитель делегации, директор Научно-технического центра КамАЗ Семен Семенович Якубов, много сделавший для развития автоспорта в Набережных Челнах.

В 1991 году из-за поломки сцепления пришлось оставить в Сахаре один из КамАЗов. Это категорически запрещено по законам стран Африки. Но правила легко обойти: машину просто сожгли. На следующий год обгоревший остов грузовика, чуть занесенный песчаными бурями, уже значился как ориентир в легендах участников рейда "Париж—Кейптаун". Слева — механик Николай Страхов, справа — В.Гольцов.



1992 год, "Урал" с экипажем В.Гольцов — С.Штин — С.Юзик направляется к финишному подиуму в столице Китая. Машина для марафона "Париж—Пекин" создавалась в Миассе под руководством Гольцова. В одной из провинций Китая все автомобили участников застряли в болотах, только "Урал" их без труда преодолел, а потом помог неудачникам выбраться из западни, за что получил специальный приз организаторов. Теперь в этой провинции создано совместное китайско-российское предприятие по сборке "уралов".





# КОМАНДИРОВКА ЗА КУБКОМ ЕВРОПЫ

А. МЕЛЬНИК  
Фото В. ПОЛУНИНА

Ралли — дело тонкое. Думаю, каждый, кому довелось приглядеться к этим состязаниям повнимательнее, со мной согласится. Причем не важно, идет ли речь о чемпионате мира или первенстве области. Регламент соревнований настолько замысловат и обилен на различные категории, группы, что позволяет рапортовать о "победах в своем классе" практически после каждого старта. Не потому ли в советские времена этот вид спорта был особенно дорог нашим спортсменам? Не менее ценным было то обстоятельство, что ралли, в отличие от кольцевых гонок, дело не только тонкое, но и многодневное. А за каждый день суточные платили в валюте. Да и размер их от занятого места никак не зависел. Надеюсь, теперь вы понимаете, почему особенно на слуху успехи советских водителей в сверхдалких марафонах, таких, как "Тур Европы", "Лондон—Мехико", "Лондон—Сидней" и, конечно же, "Париж—Дакар". Главное не победа, а участие...

Нынче все изменилось. Окончательно приказал долго жить автоспорт на АЗЛК, на Ижевском заводе, похоже, скоро вовсе свернут выпуск легковых машин. А в Тольятти все решительнее отворачиваются от классических ралли.

Зато на месте государственных спортивных кормушек постепенно появляются частные гоночные команды. Как и во всем нормальном мире, они по идеи обязаны черпать средства из глубоких карманов спонсоров, неравнодушных к автоспорту. Так в теории. А что на практике?

Нынешняя осень преподнесла нам неожиданный, а потому вдвойне

приятный сюрприз. Экипаж в составе Евгения Васина и Алексея Щукина стал обладателем Кубка Европы по ралли. Впервые русский автоспортсмен выиграл официальные состязания такого уровня.

Сразу оговоримся, Кубок проводится в рамках многоэтапного европейского чемпионата, и участвовать в нем могут пилоты, располагающие автомобилями так называемой "раллийной формулы 2". То есть с приводом на ДВА колеса и с мотором рабочим объемом до ДВУХ литров. Естественно, в раллийном мире эти состязания котируются гораздо ниже не только мирового, но и европейского и азиатско-тихоокеанского первенств. Так что же, очередная победа в своем классе? Не будем торопиться.

Никакого Кубка в России и не было бы, если бы Рэм Вяхирев, председатель правления АО "Газпром", не испытывал слабости к техническим видам спорта. Именно с его благословения прошлой зимой в пригороде Берлина появилось совместное российско-германское предприятие — раллийная команда "Газпром".

Помимо пилота, штурмана и механиков, в нее входят начальник команды, начальник сервисной службы, менеджер (бельгиец), инженер (англичанин), всего — 20 человек. Контракт с английской фирмой "Мотор Спортс Дивелопмент" на сумму 620 тысяч долларов включал в себя подготовку и обслуживание двух (один для асфальтовых дистанций, другой для грунта) автомобилей "Опель-Астра-GSi". Именно эти машины на протяжении двух сезонов, с 1993 года, то есть с тех пор, как ФИА ввела "формулу 2", являлись одними из самых быстрых в

этой категории. И именно специалисты MSD тогда готовили "опели" к чемпионатам мира и Европы.

Четырехцилиндровый поперечно расположенный двигатель рабочим объемом 1998 см<sup>3</sup> развивает 225 л.с. при 7500 об/мин. Весит переднеприводная машина 950 кг, оснащена специальными колесами и шинами и переработанной английской фирмой "Х-Трек" шестискоростной трансмиссией.

Это, так сказать, матчасть. Теперь о гонщике. 38-летний москвич Евгений Васин решил заняться ралли в 1983 году, когда травма не позволила ему продолжать карьеру борца-классика. Звезда с неба он не хватал, а перед приходом в "конюшню" "Газпрома" вообще полтора года не сидел за рулем раллийного автомобиля. Но начальник команды В. Максимов, знаяший Васина по совместной работе в команде "Аэрофлот", настоял на его кандидатуре.

Боевое крещение "Газпром ралли тим" прошло в Норвегии, на третьем этапе чемпионата Европы, "Финнского Норвей Ралли". Причем весьма успешно — десятое место в "абсолюте" и

второе в "формуле 2". Но через два с половиной месяца в Болгарии, на "Ралли Златни", экипаж поджидала неудача. Уверенно захватив лидерство в Ф2, Васин уже на шестом допе не удержал "Астру" на трассе. "Моя ошибка, — признался Евгений. — Расслабился, ведь был большой запас".

К счастью, авария обошлась без последствий для здоровья экипажа, да и машина пострадала не слишком серьезно. И через месяц, в июне, Васин и Щукин заняли четвертое место среди пилотов Ф2 в "Польском ралли", двадцатом этапе европейского первенства. А потом в течение месяца Евгений и Алексей с большой пользой съездили в Бельгию и Германию: и в "24 часа Ипра", и в "Дойчланд ралли" — вторые места в классе.

Правда, в десятку абсолютного зачета "въехать" так и не удалось. Как, впрочем, и в начале августа в Португалии, на "Ралли Винью ду Майдайра", где Васину досталось третье место в "формуле 2". Следует заметить, что в Бельгии, например, победитель Ф2 Фредди Луа был четвертым в "абсолюте". А в Португалии Жо-



зе Маседу даже третьим. Однако не стоит забывать, что португалец выступал на "кит-каре" "Рено-Клио-Макси". А "кит-кары", второе поколение машин "формулы 2", приблизительно на 130 кг легче и на 40 л.с. мощнее "Опеля".

И все же русским удалось-таки заявить о себе в раллийной Европе в полный голос. В конце сентября экипаж Васин—Щукин занял третье место в "Ротманс Сайпрус Ралли". В абсолютном зачете! Кто-то, может быть, скажет — подумаешь, достижение, победил-то на Кипре и вовсе какой-то неизвестный ливанец, выступающий под псевдонимом "Багира". Так-то оно так, но между прочим, 934 километра кипрских дорог не сумел преодолеть экс-чемпион Европы француз Пьер-Сезар Барони на "Лянче". Всего же до финиша на площади Свободы в Лимассоле добрались 20 из 80 стартовавших экипажей.

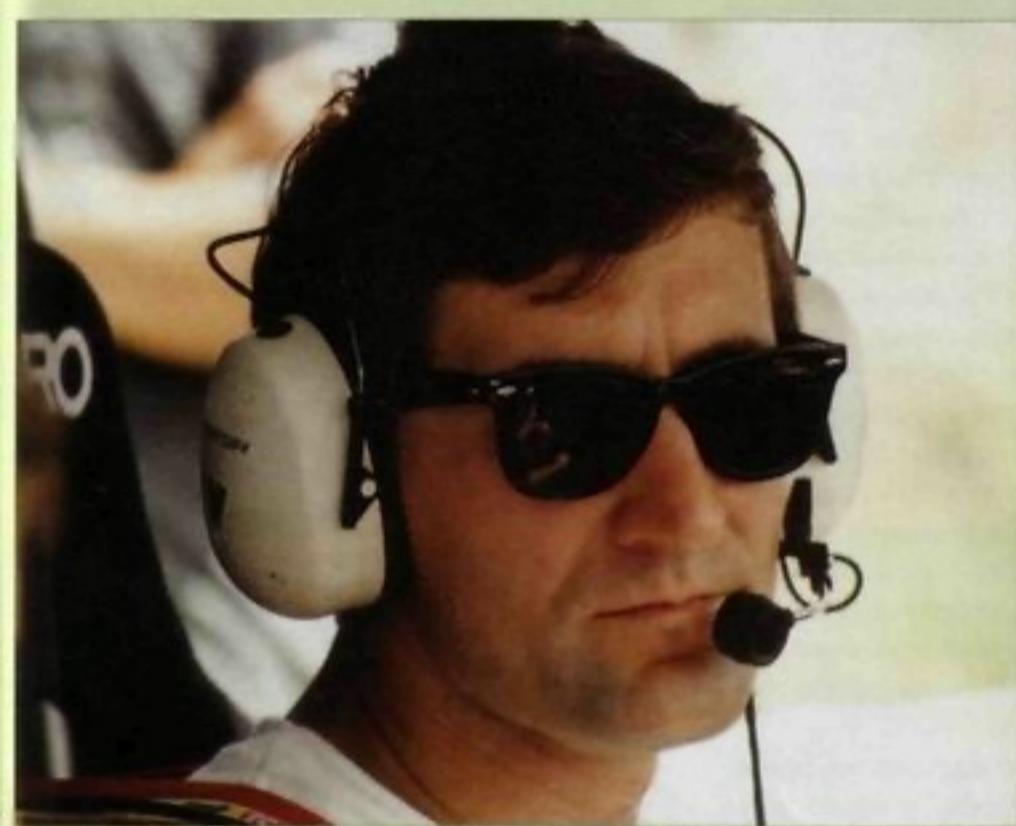
Кроме того, в начале третьего дня наш экипаж шел даже вторым.

в карьер удалось достичь поставленной цели. А значит, можно сказать, что затраты "Газпрома" на автоспорт, в общем, оправдались. Во-вторых, после десятилетий "опоры на собственные силы" всем патриотам отечественной автотехники был преподнесен предметный урок — хотите побеждать в престижных международных ралли, забудьте о "жигулях" и "москвичах" и ставьте на новейшие современные модели, западные производственные фирмы.

И обязательно пользуйтесь советами опытного менеджера, прошедшего школу европейских ралли. Ибо чемпионат Европы — дело, как вы помните, необычайно тонкое! В него входят 54 этапа, и выступить во всех совершенно нереально — часто они даже проходят в одни сроки. Но главное — совершенно не обязательно. Потому что все европейские ралли, в зависимости от степени трудности и популярности, имеют разные коэффициен-



**Экипаж Васина (слева) и Щукина (вверху) сложился не сразу. Ведь до нынешнего сезона вместе они не выступали. Лишь в Бельгии и особенно в Германии пилоту и штурману удалось достичь нужного взаимопонимания.**



Но сломанный электровентилятор двигателя стоил Васину минуты опоздания на КВ. Перед пятью последними спецучастками Евгений и Алексей уступали местным пилотам Ленасу Клеантосу и Димису Какояннису на "Мицубиси-Лансер-Эволюшн" сорок секунд. И решили не рисковать, здраво рассудив, что синица в виде досрочной победы в Кубке Европы Ф2 предпочтительнее трехсот очков за второе место в "абсолюте", которые, возможно, принесут место в первой двадцатке общего зачета чемпионата Европы.

Итак, семь стартов, один сход, третье и десятое места в абсолютном зачете, одна победа, три вторых, третье и четвертое места в Ф2. Много это или мало? Думается, что все же больше, чем просто "победа в своем классе".

И вот почему. Во-первых, с места

ты. Высший — 20, низший — 2. На них умножаются очки пилота и в абсолютном зачете, и в своем классе. Так что третье место на Кипре принесло Евгению Васину 240 очков, а победа, скажем, в "Будапешт ралли" добавила бы в его копилку только 40.

Команда же "Газпрома" выезжала только туда, где очковый багаж можно было бы существенно пополнить. Лишь у состязаний в Норвегии был коэффициент 10, остальные шесть этапов получили от ФИА высший коэффициент трудности.

Одним словом — молодцы! Но не будем забывать о наших глубоких раллийных традициях. Не зря же на пресс-конференции в Российской автомобильной федерации, где журналисты могли поздравить первых русских, взобравшихся на европейский пьедестал, прозвучала весьма настораживающая фраза. "Газпром — не спонсор,

все мы находимся в структуре АО, получаем оклад, а командировочные — по расценкам минфина".

Словом, не будем спешить. Лучше подождем следующего сезона. Если "Газпром" всерьез намерен заниматься автоспортом, значит в наступающем году нужно приобретать новую машину и атаковать уже не Кубок, а чемпионат Европы. А в том, что это нашим пилотам по силам, доказывает пример поляка Кшиштофа Холовчика и болгарина Георгия Петрова. Несмотря на выступления в европервенстве таких знаменитостей, как Пьеро Лиат-

ти, Ив Лубз, Густаво Треллес, Фабрицио Табаттон, Патрик Снейдерс, Андреа Агини, Филипп Бугальски, Жан Раньотти и других, именно Холовчик и Петров за несколько этапов до конца чемпионата занимают вторую и третью строчки в таблице о рангах. К слову, титул победителя уже обеспечил себе итальянец Энрике Бертона, которого тоже не отнесешь к гонщикам мировой элиты.

Так что, хватит ли "Газпрому" по руку организовать русским пилотам командировку за чемпионскими медалями?





# РОССИЯ

**Виктор Козанов (слева) и Александр Потехин в компании одного из почитателей нашей команды.**

чемпиона мира. Поклонникам формулы 1 знакомы и Педро Лами (двукратный победитель "Кубка Наций" в составе сборной Португалии) и Йос Ферстаппен (он принес успех Нидерландам в 1992-м). Бразилец Андре Рибейру не так давно праздновал свой первый успех в "Индикаре". Вместе с ним за океаном выступают и его бывшие коллеги по формуле "Опель" Жиль де Ферран и Деннис Витоло. Чемпион формулы 3000 Винченцо Сосипри также "родом" из Кубка Наций.

Пример бывших наших соотечественников — эстонцев — оказался заразителен. И вот, по инициативе Александра Потекина, с финансовой поддержкой компаний "Платан", завода "Красное Сормово", фирмы "Эй-Си Москву", обеспечившей гонщиков экипировкой, а также помощью Урмаса Пылда, состоялся российский дебют в Кубке Наций. Лучшие наши пилоты — Виктор Козанов и Александр Потехин выступили за сборную страны в составе команды "Алекс Рэйсинг" на французской трассе Маньи-Кур.

Незнакомые автомобили и трасса поставили наших гонщиков перед необходимостью

оздатели Кубка Наций формулы "Опель" гордо называют свое детище автомобильными "Олимпийскими играми". И дело не только в участии здесь, по сути, сборных команд различных стран. Кроме всего прочего, в основе как самого Кубка, так и национальных первенств формулы "Опель" заложен принцип равенства возможностей машин участников. Во всяком случае, что касается базовых элементов.

Шестнадцатиклапанный, двухлитровый двигатель "Опель-Калибра" с системой впрыска готовится фирмой "Опель-Моторспорт", пломбируется и продается участнику соревнования. Команды не имеют права вносить изменения в конструкцию. При обнаружении неисправности мотор отправляется на завод. Двигатель достигает мощности около 160 л.с. при 7000 об/мин.

Шасси, подготовленное "Рейнардом", представляет собой относительно простую и дешевую, но вместе с тем достаточно совершенную сотовую конструкцию из алюминия.

Пятиступенчатая коробка передач "Хьюланд" очень надежна. Подвеска довольно проста — обычные гоночные амортизаторы, аналогичные тем, что установлены на "Эстонии-21". Естественно, все участники используют шины одной и той же марки. В последнее время это "Бридджстоун".

Таким образом, автомобили у всех одинаковы, и за этим тщательно следят. Но было бы явным преувеличением сказать, что участники находятся в абсолютно равных условиях. Да, базовые элементы одинаковы. А дальнейшее, как обычно, зависит от финансовых возможностей команды. Опыт, квалификация механиков и инженеров, количество тестов, техническое оснащение и многое другое. Например, компьютер. С помощью него можно оценить, как себя ведет автомобиль в любой момент времени в избранной точке

трассы. Что позволяет быстрее и точнее справиться с настройкой двигателя и шасси.

Типичная команда формулы "Опель" — это команда формулы 1 в миниатюре. Например, проект Урмаса Пылда, известного эстонского гонщика, в свое время выступавшего за сборную Союза. Сейчас Урмас — один из совладельцев англо-эстонской команды "Алекс Рэйсинг", которая участвует в многоэтапной ЕвроСерии уже три года. Английская сторона, представленная вторым владельцем команды Дэвидом Ллойдом, обеспечивает техническую базу и персонал. Проект финансирует российская компания "Лукойл" по инициативе своих прибалтийских партнеров.

Фактически команда состоит из бригады механиков и инженеров, а также двух гонщиков — англичанина и эстонца. К их услугам — большой, оборудованный подъемником полуприцеп с алюминиевой площадкой для автомобилей и их настройки, весы, компьютерный комплекс и маленькая комната для персонала. Тягач обычно берется в аренду.

"Алекс Рэйсинг" — не самая богатая команда из выступающих в ЕвроСерии. Однако английский пилот Ричард Уэстбрук уже одержал две победы на этапах. Достижения эстонцев Райна Пильве и Тониса Каземетса пока поскромнее. Сейчас руководство команды вынашивает идею перехода на ступеньку выше — в формулу 3.

Но перспективы роста имеют не только команды. Любой из пилотов-участников формулы "Опель" получает шанс продолжить свою карьеру в соревнованиях более высокого ранга. Некоторые ее "выпускники" уже освоились в "высшем свете". Думаю, любителям автоспорта не надо представлять Рубенса Баррикелло и Дэвида Култарда, которым многие прочат ни больше ни меньше — титул



# ПОПАЛА В "ДЕСЯТКУ"

И. ЕРМИЛИН

стью в короткое время научиться "понимать" и настраивать машину. И все это — на двух комплектах шин, полагающихся на два (!) дня тренировок, квалификаций, гонок. Конечно, Александру и Виктору пришлось совершить тренировочных кругов намного больше, чем остальным участникам, досконально изучившим машины. Ведь большинство из них выступает в национальных первенствах формулы "Опель" и ЕвроСерии. А наши пилоты большую часть гонки были вынуждены ехать на перегретых шинах. Но несмотря на обилие трудностей и 26—27 места на старте, Россия заняла неплохое десятое место из 14 команд. Причем с течением времени наши спортсмены постепенно улучшали результаты. И если в первой гонке Козанков и Потехин были соответственно 16-м и 22-м, то на следующий день они стали уже 14-м и 17-м.

Остается только гадать, каков бы результат наших лучших и опытнейших гонщиков, если бы выступали они во Франции не с листа. Ясно одно — прогресса не добиться без регулярного участия в зарубежных состязаниях, проведения открытых чемпионатов в России. Таким соревнованием, приближающим нас к мировой системе автоспорта, может стать именно формула "Опель". ■



## КУБОК НАЦИЙ

Место	Команда	Имя, фамилия	1 заезд		2 заезд		Сумма очков
			м	время	м	время	
1	Португалия	Мануэль Жиау	1	25.17,18	1	25.14,14	
		Андре Коуту	2	+1,17	3	+5,09	7
2	Нидерланды	Донни Креельс	3	+1,56	2	-0,26	
		Тим Коронель	5	+9,50	4	+8,81	14
3	Великобритания	Майкл Дьюк	4	+7,81	6	+22,90	
		Питер Дьюк	8	+16,83	19	+1кп	37
4	Франция	Себастьян Мордийо	12	+34,27	8	+28,98	
		Бруно Лардит	10	+29,53	12	+36,61	42
5	Италия	Филиппо Франчини	7	+18,25	5	+10,28	
		Марко Кioni	15	+46,19	20	+10кп	47
6	Германия	Патрик Симон	6	+15,94	22	+12кп	
		Янс Хайнбах	9	+26,15	23	+12кп	60
7	Швеция	Карл Линнфорс	17	+54,32	10	+32,94	
		Понтус Морт	24	+4кп	11	+34,66	62
8	Австрия	Филипп Загер	13	+38,70	18	+1,32,12	
		Вальтер Тиммер	23	+2кп	9	+32,12	63
9	Эстония	Райн Пильде	14	+41,21	7	+28,53	
		Тонис Казематс	20	+1,01,84	24	+13кп	65
10	Россия	Виктор Козанков	16	+52,32	14	+53,25	
		Александр Потехин	22	+1,16,52	17	+1,26,60	69
11	Объединенные нации	Майкл Грам	21	+1,02,00	13	+46,34	
		Михаэль Боксун	27	+14кп	16	+1,14,95	77
12	Австралия	Джейсон Баргманн	18	+58,73	15	+53,83	
		Дугал Мак-Дугал	19	+58,87	27	—	79
13	Ирландия	Дональд Логри	11	+31,10	25	+14кп	
		Марк О'Коннор	25	+8кп	26	—	87
14	Норвегия	Иоахим Ионссон	26	+10кп	21	+11кп	

Дистанция каждого заезда: 15 кругов, 63,751 км. Лучший круг: 1 заезд — М.Дьюк (4) — 1.40,18 (152,725 км/ч); 2 заезд — Жиау (5) — 1.40,43 (152,344 км/ч).

Примечание: количество начисленных очков соответствует занятому месту в заезде.



**Э**тот год наверняка войдет в историю выступлений наших автокроссменов в международных первенствах, увы, как один из самых неудачных. Из восьми россиян, принявших старт в чемпионате и Кубке Европы, только один — тольяттинец Борис Котелло — сумел пробиться в десятку сильнейших по итогам сезона. Такого провального выступления наша сборная не знала с момента своего появления на международной арене. Что это — простое невезение или вполне закономерный результат?

Скорее всего — и то, и другое. Возьмем того же Котелло. После возвращения в

искать спонсоров для каждого выезда на стороне. Естественно, при такой политике заводского руководства ни о какой целевой программе зарубежных выступлений не может быть и речи. В прошлом году тольяттинцам чудовищно повезло — принял участие лишь в половине этапов, Котелло сумел заработать "бронзу" чемпионата Европы, а его одноклубник Валерий Джежела стал пятым.

В 1995-м этот номер не прошел. Во-первых, потому, что полную программу чемпионата нынче откатали не три, как в прошлом сезоне, а семь европейских пилотов. Повышение популярности первенства среди

лье, что наш лидер в этом сезоне остался практически без поддержки. Его товарищ по команде Виктор Горшков, испытывавший перспективную, но еще очень сырью турбонаддувную версию "восьмерки", выступил всего на трех этапах, а самарец Динар Ханжаров — на двух. Так что шестое место Котелло при его пяти зачетных результатах скорее даже удача, нежели провал.

Ну а если помечтать? Чего бы мог добиться россиянин, имел он спонсорскую поддержку хотя бы просто для выступления на всех этапах? Опыт двух последних сезонов показывает, что даже на относительно



## СЕЗОННЫЕ НАДІЇ

А. КЛЕЩЕВ,  
"Авто" — спец.  
фото

"стандартный" класс "1600" Владимира Бузланова, Борис, безусловно, — первый номер российской команды в чемпионате легковых автомобилей. Как по технике, так и по мастерству. Однако в Европе невозможно показать достойный результат, не имея за душой серьезной материальной базы. Еще совсем недавно финансовую поддержку наших сильнейших спортсменов в их зарубежных выступлениях брал на себя Центральный автомотоклуб. Теперь — увы... У его правопреемницы в части спортивной власти — Российской автомобильной федерации (РАФ) такой возможности нет и вряд ли скоро появится. Так что нашим гонщикам остается завидовать чешским кроссменам, для которых национальная федерация — не только "вывеска", но и главный спонсор.

А в Тольятти даже "фирменным" заводским пилотам уже второй год подряд при полной оплате ВАЗ к спорту приходится

спортсменов, конечно, радует, но применительно к россиянам, выступающим лишь на отдельных этапах, означает конец всех надежд на призовое место в итоге.

Во-вторых, из восьми запланированных в этом году стартов, тольяттинцам удалось осуществить только шесть: швейцарцы опоздали с приглашениями на этап в Бюре, а перед немецким Зееловым у Котелло на чемпионате России вышла из строя уникальная коробка передач.

В-третьих, призовые места Бориса в Бремене и Нова Паке были ровно вдвое обесценены в очковом выражении несобравшимся минимальным "кворумом" в 16 участников. В общем, даже если бы итальянские судьи и не аннулировали результат тольяттинцев в Маджиоре за сомнительные нарушения в борьбе с хозяином трассы Ливио Романицио, шансов подняться выше шестого места у Котелло, честно говоря, не было. Тем бо-

слабенькой по сравнению с соперниками полноприводной "восьмерке" при наличии в календаре в достаточном количестве сложных, "накрученных" трасс, Котелло по силам побороться за "бронзу" или даже "серебро" чемпионата. Испанская победа в 1994-м, вторые места в Нова Паке и Бауске в этом сезоне, где Борис уже обогнал трехсильные "ауди", "форды" и "лянчи" — явное тому свидетельство. И лишь для борьбы за "золото" потребуется "аппарат" покруче, чем "восьмерка" — при одинаковом с тольяттинской машиной весе "Фольксваген-Гольф-4x4" Рольфа Шайрера гораздо сбалансированнее и примерно на 100 "лошадок" мощнее. Ну а то, что немец, в отличие от большинства своих западных коллег, еще и умеет обращаться со всем этим хозяйством, он доказал семью уверенными победами. Их могло быть и восемь, но после очередной виктории на предпоследнем этапе в

### ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ D2/3500

			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Очки
1	Рольф Шайрер	D	"Фольксваген-Гольф-4x4"	20	17	(8,5)	(10)	(10)	13	10	20	20	20	148,5 120
2	Манфред Поммер	D	"Ауди-80-S2"	17	15	(10)	(6)	—	20	—	17	11	12	13 121 105
3	Вальтер Шмид	CH	"Форд-Сиerra-Косворт-4x4"	15	20	—	8,5	—	—	—	—	—	17	20 80,5 80,5
4	Марсель Этт	CH	"Форд-Эскорт-RS-Косворт"	10	8	—	5,5	—	15	—	12	—	6	15 71,5 71,5
5	Ливио Романицио	I	"Лянча-Дельта-HF-Интеграле"	11	10	(6,5)	6,5	(6,5)	10	—	7	15	(5)	11 88,5 70,5
6	Борис Котелло	RUS	"Лада-Самара-1950-4x4"	—	11	7,5	—	—	8,5	—	17	9	—	53 53
7	Роберто Джиароло	I	"Лянча-Дельта-HF-Интеграле"	9	—	—	—	—	—	11	—	15	17	52 52
8	Ладислав Брожек	CZ	"Форд-Эскорт-RS-Косворт"	2	—	5,5	(3,5)	5,5	9	4,5	8	10	8	— 56 50
9	Курт Хаазе	D	"Лянча-Дельта-HF-Интеграле"	12	7	5	—	7,5	7	3	—	—	4	— 45,5 45,5
10	Андрис Дамбис	LV	"Форд-Эскорт-RS-Косворт"	—	—	—	6	—	5	—	5	13	10	39 39
14	Динар Ханжаров	RUS	"Лада-Самара-1700-4x4"	—	—	6	—	—	—	—	—	11	—	17 17

1 этап — Витторио Венето (I); 2 — Лусада (P); 3 — "Биркенрин" (D); 4 — Бюре (CH); 5 — Зеелов (D); 6 — Фалейра (F); 7 — Нова Пака (CZ); 8 — Винарос (E); 9 — Бауска (LV); 10 — Хорн (A); 11 — Маджиора (I). В зачет идут семь лучших результатов. В скобках указаны не вошедшие в зачет результаты. Первая колонка в разделе "очки" — количество набранных очков, во второй — очки, вошедшие в зачет. Система начисления очков: 20—17—15—13—12—11—10—9—8—7—6—5—4—3—2—1.



австрийском Хорне Шайрер оплошал — сходя с пьедестала почета, он оступился и... сломал ногу!

Однако вернемся к нашим спортсменам. Если в дивизионе 2 чемпионата нам не хватает для приличного общего результата стабильного выступления на всех этапах первенства, то для Кубка Европы-1600 одного этого уже недостаточно. В нынешнем году нашим баггистам приходилось мечтать не о подиуме, а о том, чтобы попасть в финал на каждой отдельно взятой гонке. Как говорил классик, "страшно далеки они от народа". От европейского народа, уточним. Даже те че-

году. Да и вообще, есть сомнения, что они когда-нибудь вступят в силу — человек, который их "пробивал", отошел в мир иной, а Петеру Мюкке и Петру Барташеку, заправляющим сейчас делами в европейском кроссе, менять что-либо не с руки.

К проблемам технического характера в этом году добавились еще и политico-дипломатические. РАФ буквально забомбардировала организаторов этапа в Бюре факсами с просьбой заранее прислать приглашения для наших спортсменов. В ответ — лишь упорное молчание. Не знаю, чем так досадили россияне и спортсмены из других стран

15 место москвича Андрея Бойко (его машина под номером 88 на нашем снимке). Это лишь следствие его отчаянной заряженности на победу, которой в большинстве случаев не соответствовала надежность мотора и других агрегатов его машины. Однако несмотря на это, нераскрытий потенциал молодого спортсмена огромен. Что признали все специалисты после того, как в Нова Паке на обычном ВАЗовском моторе Андрей сумел завоевать второе место на старте финала. Сегодня Бойко вместе с Ро-

# ОН ШИХСЯ БЖД

Фондальник  
льно для АМС  
тора

хи, что по молодости и бедности остаются верными ВАЗовским моторам, и то установили на свои двигатели 16-клапанную головку и электронный впрыск. Чего уж говорить о лидерах Кубка? Две спаренные мотоциклетные "ямахи" Петера Мюкке выдают "на гора" 260 лошадиных сил, "Ауди" Петра Барташека — 230, "фольксвагены" немцев — 210. А наши гонщики с чем вышли на международную арену лет десять назад, с тем и остались — все те же два клапана на цилиндр, все те же доисторические карбюраторы "Вебер" и все те же 160 сил в лучшем случае.

А тут еще международные спортивные власти "подложили свинью" россиянам, запутали вопрос о введении новых технических требований к специальным кроссовым автомобилям. Первоначально этот документ, ужесточающий требования к каркасу безопасности и "кокпиту" пилота, хотели ввести в действие еще в прошлом сезоне. Наши ребята, как самые законопослушные, построили новые машины и, прибыв на первый этап сезона-94, были просто огорожены тем, что в Париже решили с новыми требованиями... повременить! Соперники, между прочим, и не думали перестраиваться, получив тем самым преимущество не только в мощности моторов, но и в весе машин. Не дождались наши введения новых нормативов и в этом

СНГ швейцарцам, но те "проснулись" лишь за несколько дней до гонки, когда времени на оформление необходимых документов уже не оставалось. Поголовные "баранки" на втором этапе усложнили задачу попадания в десятку сильнейших на семиэтапной дистанции Кубка для россиян. А после того, как алексинец Сергей Дружинин пропустил из-за проблем с техникой еще и этап в Нова Паке, а в Словакии был снят за столкновение с Мюкке "под красным флагом", последние надежды растаяли как дым. Четвертое место в Витторио Венето и пятое — в Зеллове, завоеванные Дружининым в начале сезона, так и остались лучшими достижениями российской команды. Кстати, весьма ослабленной в этом году из-за отсутствия москвича Романа Колесникова, перенесшего весной сложную операцию, и братьев-толяттинцев Григория и Игоря Соломенцевых, занимавшихся переоборудованием нового "Икаруса"-технички. Увы, но опытные тольяттинец Петр Фортгин и камазовец Владимир Ромашенко не составили достойной конкуренции зарубежным спортсменам, а дебютант Кубка Александр Марсов из Балашова из-за недостатка опыта прочно обосновался в арьергарде.

И все же один россиянин заставил поволноваться лидеров Кубка. Пусть вас не смущает скромное

маном Колесниковым — наши главные надежды на будущее. И хотя календарь грядущего сезона не сулит ничего хорошего по крайней мере в финансовом плане — в Париже еще раз решили проверить толщину российского кошелька, запланировав сверхдорогие для нас этапы в Испании, Швейцарии, Франции и Португалии, надежды эти остаются. Уверен, что за зиму россияне совершают серьезный рывок в техническом плане: давнишние разговоры о приобретении ими зарубежных автомобилей и моторов сейчас начинают обретать вполне реальные очертания. Ну а второго слагаемого успеха — мастерства, россиянам всегда было не занимать. Так что через год, надеюсь, у нас появится повод для более оптимистического материала. //



## КУБОК ЕВРОПЫ ПО КРОССУ ДЗ/1600

		1	2	3	4	5	6	7	Очки	
1	Петр Мюкке	D	"Ямаха-2"	20	(12)	(17)	20	20	20	129 100
2	Йорг Лесонг	D	"Фольксваген"	15	(8)	—	17	13	17	81 73
3	Торстен Шуберт	D	"Фольксваген"	(6)	9	15	15	17	(8)	82 68
4	Петр Барташек	CZ	"Ауди"	17	15	(7)	(6)	9	7	76 63
5	Марек Каленчи	CZ	"Лада-РАФ"	12	10	11	11	10	—	(7) 61 54
6	Ронни Коэнбеккер	D	"Фольксваген"	10	13	8	13	8	—	(6) 58 52
7	Рудольф Коринек	CZ	"Ауди"	—	11	20	5	12	—	48 48
8	Ярослав Юрека	CZ	"Фольксваген"	—	7	—	7	1	11	17 43
9	Леонас Ведейкис	LT	"Ниссан"	—	5	6	3	15	13	(3) 45 42
10	Йозеф Марти	A	"Оуджи-2"	7	17	13	—	—	—	37 37
11	Сергей Дружинин	RUS	"Лада"	13	—	12	—	—	9	— 34 34
12	Виктор Чеботарев	UKR	"Лада"	8	—	—	9	11	6	— 34 34
13	Сергей Ковалчук	UKR	"Лада"	11	—	—	—	—	10	10 31 31
14	Андрей Бойко	RUS	"Лада"	5	—	—	8	7	—	8 28 28
15	Петр Фортгин	RUS	"Лада"	4	—	10	4	4	4	— 26 26
16	Юрий Авальян	UKR	"Лада"	—	—	—	3	15	—	18 18

1 этап — Витторио Венето (I); 2 — Бюре (CH); 3 — Зеллов (D); 4 — Нова Пака (CZ); 5 — Добричаны (CZ); 6 — Зитаваны (SK); 7 — Маджира (I). В зачет идут пять лучших результатов. В скобках указаны не вошедшие в зачет результаты. Первая колонка в разделе "очки" — количество набранных очков, во второй — очки, вошедшие в зачет. Система начисления очков: 20–17–15–13–12–11–10–9–8–7–6–5–4–3–2–1.

**Взять автограф у победителя очень хочется, даже если нет под рукой бумаги. Зато майка с расписью Бориса Котелло останется у чешского болельщика надолго.**

# СИТРОЕН СТОНЯЕТ ВЕСЬМЕСЯЦЫ

С. НЕЧАНОК



Во время марафона "Париж—Пекин" на мой вопрос о сюрпризах, которые готовит к новому сезону "Ситроен", Пьер Лартиг многозначительно улыбнулся и скромно заметил, что в команде много работают над подвеской.

Сдержанность Пьера сделала бы честь любому сотруднику секретной службы, ведь как выяснилось спустя лишь несколько недель, "Ситроен" фактически построил новый автомобиль, названный без громких слов — "Эволюсон 5".

Озабоченная ростом максимальных скоростей на трассах ралли-рейдов, ФИА решила с сезона-96 уменьшить диаметр ограничительной шайбы на впуске с 45 до 34 мм. Такое, казалось бы, незначительное изменение, снижавшее мощность двигателя, заставило инженеров "Ситроена" приняться фактически за создание нового мотора.

Чтобы сохранить приемлемую динамику машин, буквально по крохам была уменьшена на шесть (!) килограммов масса движущихся частей четырехцилиндрового рядного двигателя, расположенного поперек с 20-градусным наклоном назад. А совершенствование процесса смесеобразования позволило выйти на мощность в 300 л.с. Замечу, что еще в 1992 году "Ситроен" имел под капотом 330

"лошадей". Стало быть, чтобы не утратить прыти, следовало снизить общий вес автомобиля. Ради этого все элементы конструкции кузова и шасси, которые прежде изготавливались из листовой стали, ныне выполнены из кевлара. А несущая конструкция стала теперь полностью трубчатой. Вместо четырех баков на ZX установлены два, общей емкостью 450 литров. Все это дало снижение массы на 36 кг, а в целом "Ситроен" "похудел" на центнер.

Как уверяют инженеры "двойного шеврона", теперь и с меньшей мощностью их машины смогут разгоняться до 200 км/час.

К слову, для улучшения развесовки автомобиля, два запасных колеса по 34 кг каждое перенесли из-за двигателя на место позади боковых дверей.

В отличие от автомобиля, состав команды "Ситроен" для "Дакара-96" не претерпел сенсационных изменений. Лишь место Салонена в экипаже с Фредом Галлахером займет Филипп Вамберг, в 80-е годы выступавший за "Пежо", и регулярно привлекавшийся "Ситроеном" для испытаний. Три других дуэта традиционны: Пьер Лартиг—Мишель Перэн, Ари Ватанен—Жиль Пикар, Сальвадор Сервия—Хайме Пуйг. ■



## Техническая характеристика CITROEN ZX RALLYE RAID EVOLUTION 5

### Двигатель

Тип	4-цилиндровый, рядный
Рабочий объем	2499 см <sup>3</sup>
Диаметр цилиндра/ход поршня	93/92 мм
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность	300 л.с. при 4500 об./мин
Максимальный крутящий момент	59 кг·м при 3500 об./мин
Максимальное число оборотов	7300
Турбокомпрессор	"Гореть", давление наддува 2,4 бар, охлаждение воздуха/вода
Зажигание	электронное, "Манетти-Марки"
Система питания	электронный впрыск "Манетти-Марки"

### Трансмиссия

Привод	на все колеса
Сцепление	2-дисковое, сухое
Коробка передач	7 передач вперед, расположена поперечно, рычаг переключения на полу

### Подвеска

Тип	независимая, на поперечных рычагах, с двумя пружинами и амортизаторами на каждое колесо и стабилизатором поперечной устойчивости спереди и сзади
Шины спереди/сзади	"Мишлен" 18/80x18/21/80x16 "Сидней", 18/16 дюймов

### Тормоза

Тип	дисковые, с 4-х活тными скобами и вентилируемыми дисками диаметром 355 мм спереди и 315 мм сзади
-----	--

### Размеры и масса

Длина	4290 мм
Ширина	1918 мм
Высота	1710 мм
База	2996 мм
Колея	1740 мм
Дорожный просвет	350 мм
Масса	1350 кг

# ПО СОВЕТУ КАНККУНЕНА

**С. КОСТИН**  
Фото А. МАЙОРОВА

мчался  
так, что любо-до-  
рого было смотреть.

Юло Канккунен од-  
нажды обяснялся,  
что научиться быстро  
ездить можно лишь ку-  
выркаясь по кюветам.  
Иначе говоря, чтобы  
ехать на пределе своих  
возможностей, надо не раз  
этот предел ощутить собст-  
венным горбом. Михаил На-  
рышкин, отправляясь в Объе-  
диненные Арабские Эмираты  
на рейд "Дезерт Челлендж", мо-  
жет быть, и неставил перед со-  
бой конкретной цели "встать на  
уши", но почувствовать ту грань,  
за которой водитель не властен над  
машиной, определенно собирался.  
Ведь для экс-чемпиона России по рал-  
ли и его штурмана Олега Пялина вы-  
ступление в Аравийской пустыне было  
дебютом в рейдах и первым стартом за  
рулем "Мицубиси-Паджеро" группы Т1.

Словно желая проверить новичков на  
прочность, судьба решила испытать их неис-  
правностью навигационной системы. Из-за  
нее на первом этапе четырехдневного рейда  
экипаж команды "Нафтекс" под номером 141  
дважды заблудился, что не позволило ему поднять-  
ся выше 11 места перед ночевкой в пустыне. Эта не-  
удача, похоже, вовсе раскрепостила Михаила, и он по-

Приметил нашего гон-  
щика и специалист из фирмен-  
ной команды "Мицубиси", заявив,  
что Нарышкину вполне по силам управ-  
ляться и с более совершенной "Мицубиси" группы  
T2, которую "Раллиарт" возьмется подготовить к  
"Дакару" для Михаила и Олега.

Жаль, что пилоту "Нафтекса" так и не удалось  
закончить гонку. Сначала, когда он был уже чет-  
вертым, у машины за восемь километров до  
финиша второго этапа кончилось топливо, а  
на следующий день Михаил в точности ис-  
полнил совет Канккунена, перевернувшись  
на одной из высоких дюн. Чем, впрочем,  
был не очень расстроен — разминка есть  
разминка.

С теми же тренировочными целями по-  
жаловали в Эмираты и два других дуэта из  
бывшего Союза — москвичи Григорий Ни-  
кишкин и Олег Хватов (№149), а также  
экипаж Спортивного клуба армии Узбекис-  
тана Евгений Шмыков—Евгений Гулаков  
(№139).

Два Жени ехали довольно ровно, неиз-  
менно попадая в десятку лучших. Однако  
на второй части дистанции фильтр их "Ми-  
цубиси-Паджеро-T1" прорвался, и песок попал  
в мотор.

Самым упорным из наших, если не сказать  
настырным, оказался президент компании  
"Кентавр" Григорий Никишкин со штурманом  
Олегом Хватовым, выступавшие за команду  
"Геко-рейд-спорт". Несмотря на то, что, спус-  
каясь с огромной дюны, москвич сильно повре-  
дил машину, он тем не менее добрался до фи-  
ниша и занял 29 место.

После Эмиратов все три автомобиля отра-  
вили в Европу, где в мастерских "Геко-рейд-  
спорт" и "Раллиарт" их будут готовить к "Дака-  
ру". Напомним, что именно в "конюшне" "Ралли-  
арт" создают знаменитые прототипы "Мицубиси".

К слову, в "Дезерт Челлендж" на одной такой ма-  
шине группы Т3 ехал Бруно Саби. И он непременно  
бы выиграл, если бы незадолго до финиша его не  
протаранил катарец Эль Кувари. Неудача Саби  
открыла путь к победе на заключительном этапе  
Кубка мира Шлессеру на багги собственной  
конструкции. //



**U.A.E. Desert Chal.**



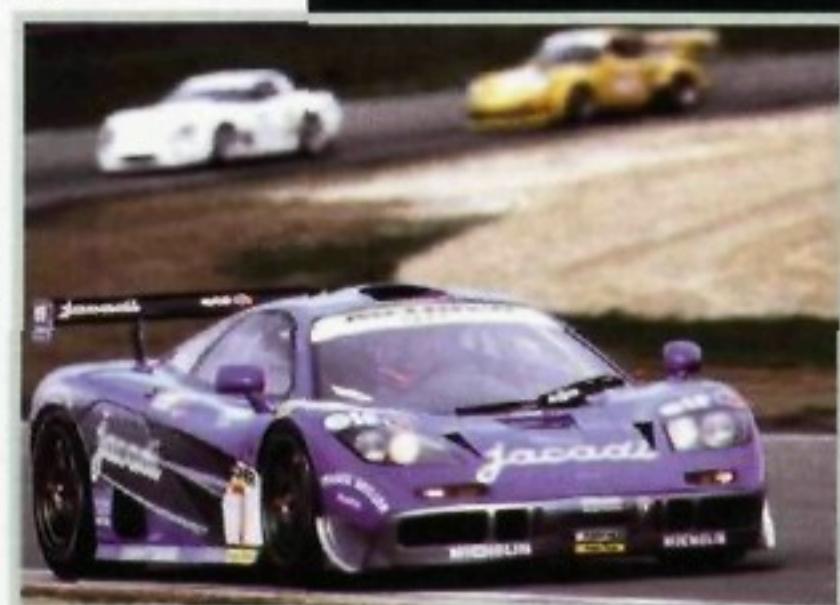
(Результаты соревнований приведены  
в разделе "Статистика").

# БРЫЗГИ ОГНЕТУШИТЕЛЯ

За несколько километров до финиша предпоследнего этапа серии "Глобал GT Индьюэрнс" в "Мак-Ларене" Пьер-Анри Рафандель и Линдси Оуэн-Джонса неожиданно сработал огнетушитель, что позволило экипажу Рэя Беллма и Маурисио Сандро-Сала, также выступавшему на F1-GTR, переместиться на третье место. И тем не менее едва не наглотавшийся пены пилот "Мак-Ларена" пересек финишную линию на два круга раньше ближайшего "Феррари". Это тем более странно, что "Феррари-F40" экипажей, пользующихся заводской поддержкой, по мощности превосходят "мак-ларены-F1-GTR". Но несмотря на это, итальянские скакуны выиграли лишь одну из 11 гонок серии. Вот и на французской трассе "Поль-Арманьяк", где проходил предпоследний этап чемпионата, британские автомобили буквально разгромили итальянцев.

Победителями во второй раз подряд стали Энди Уоллас и Оливье Груйар, а финишировавшие следом датчанин Джон Нильсен и немецкий банкир Томас Бшер за этап до окончания серии стали недосягаемыми для соперников.

DPPR



## "ГЛОБАЛ GT ИНДЮЭРНС"

XI этап. Ногаро, 8 сентября: 1. Э.Уоллас/О.Груйар (GB/F); 2. Дж.Нильсен/Т.Бшер (DK/D); 3. Р.Беллм/М.Сандро-Сала (GB/BR); 4. Л.Оуэн-Джонс/П.-А.Рафандель (GB/F, все — "Мак-Ларен-F1-GTR"); 5. Г.Эйлз/Л.Друри (GB/I, "Феррари-F40").

# БАРСЕЛОНСКИЙ ХЕТ-ТРИК БЬЯДЖИ

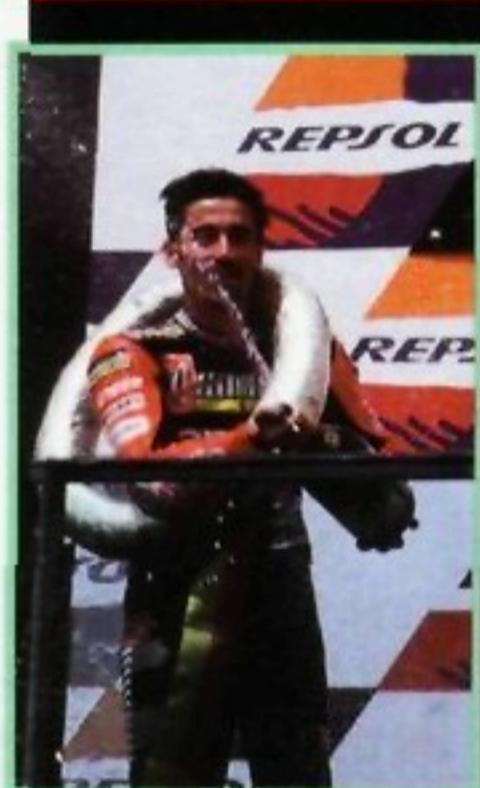
"Мне весьма по нраву каталонская трасса. Скажу больше, наряду с Шах-Аламом, Ассеном и Брно — "Монтмело" один из моих любимых автодромов". У Макса Бьяджи действительно есть все основания столь тепло отзываться о месте проведения последнего Гран-при сезона. Три года подряд Массимилиано завоевывал в Барселоне "поул-позиции", а два сезона кряду выигрывал здесь большие призы.

Но четвертый раз первенствовать в квалификации Бьяджи не удалось — итальянец только второй вслед за Тедиуе Харадой. А маленький японец улыбался: "Хорошая управляемость моей "Ямахи" очень важна на "Каталунье". Единственное, что меня беспокоит — длинная финишная прямая, там "Априлия" Макса будет слишком быстрой".

Опасения экс-чемпиона подтвердились в воскресенье. Бьяджи как ошпаренный умчался вперед, "привозя" японцу почти секунду на круге. А Харада тем временем боролся с Ральфом Вальдманном. Немец, сохранивший еще шансы на звание вице-чемпиона, боролся отчаянно. Семь раз гонщики менялись местами, но сильнее в этой дуэли оказался все-таки Харада.

## ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ

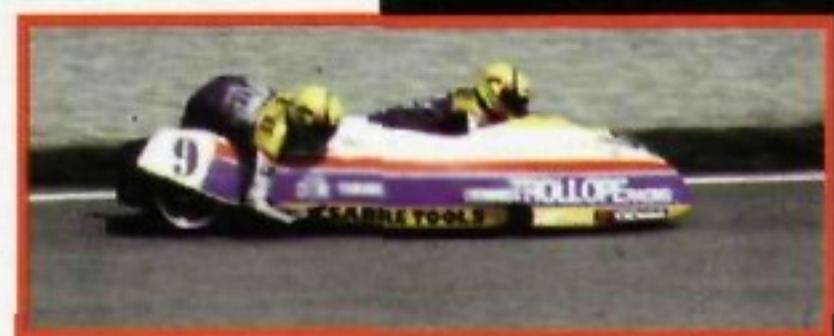
Класс 250 см<sup>3</sup>. XIII этап. Барселона, Испания, 8 октября (23 кр., 108,721 км): 1. М.Бьяджи (I, "Априлия") — 42.06.167; 2. Т.Харада (J, "Ямаха"), отставание — 11,019; 3. Р.Вальдманн (D) — 11,070; 4. Л.д'Антин (E, оба — "Хонда") — 21,719; 5. К.Робертс-мл. (USA, "Ямаха") — 21,807; 6. Н.Аоки (J, "Хонда") — 22,609. Итоговый результат: 1. Бьяджи — 283 очка; 2. Харада — 220; 3. Вальдманн — 203; 4. Т.Окада (J) — 136; 5. Ж.-Ф.Руджия (F, оба — "Хонда") — 115; 6. Аоки — 105.



# НЕ МОЩНОСТЬЮ ЕДИНОЙ

В нынешнем чемпионате по кольцевым гонкам на мотоциклах с коляской машины оснащались моторами марок BRM, ADM, "Хонда", "Ямаха", "Краузер". Причем вопроса о том, кто на свете самый мощный и быстрый, просто не было. Именно гонщики, выступавшие на машинах LCR с двигателем BRM, были на голову сильнее всех остальных. Увы, BRM оказались к тому же и самыми ненадежными. Многократные чемпионы мира из Швейцарии Рольф Биланд и Курт Вальтисперг, к примеру, сумели финишировать лишь в четырех из семи этапов сезона. И хотя четыре гонки фавориты нынешнего чемпионата выиграли, для общего успеха этого оказалось недостаточно.

А вот "Уиндел-ADM" Дерека Диксона, финишировавшего "в очках" во всех гонках года, не отличался фантастической скоростью, зато был надежен. Воспользовавшись неудачами швейцарцев, британец выиграл два гран-при, что вкупе с тремя вторыми местами сделало его вместе с колясочником Энди Хетерингтоном чемпионами мира.



## ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ

Мотоциклы с коляской. Итоговый результат: 1. Д.Диксон/Э.Хетерингтон (GB, "Уиндел-ADM") — 131 очко; 2. Р.Биланд/К.Вальтисперг (LCR-BRM) — 100; 3. М.Безигер/Ю.Эгги (все — CH, LCR-ADM) — 96; 4. С.Эббот/Дж.Тейлфорд ("Уиндел-ADM") — 92; 5. Б.Бриндли/С.Уайтсайд ("LCR-Ямаха") — 68; 6. Д.Бриндли/П.Хатчинсон (все — GB, "LCR-Хонда") — 63.

## БОРОТЬСЯ ДО КОНЦА!

Помнится, в прошлом году, когда в чемпионском звании Казуто Саката в первенстве "осьмушек" уже никто не сомневался, результаты японца в оставшихся гран-при резко ухудшились. С одной стороны, рассудительного Сакату можно понять — зачем лишний раз рисковать? 28-летний японец так и поступил. А вот нынешний чемпион мира Харучика Аоки то ли в силу своей юношеской бесшабашности — 19 лет как-никак, — либо из уважения к команде, спонсорам, зрителям и, наконец, себе решил бороться до конца.

В Барселону пилот "Блюмекс Реос Рэйсинг" прибыл в самом что ни на есть боевом настроении. Возможно, как раз поэтому уже в пятницу Аоки был лучшим в квалификации, а в субботу сумел удержать позицию. Впрочем, секунда разделила первую и тринадцатую стартовые позиции, стало быть, гонка обещала стать весьма напряженной.

Так и случилось. Старт выиграл экс-чемпион "осьмушек" Дирк Раудис. Немец, однако, вскоре откатился назад, а за победу сражались другие пилоты "Хонды" — Аоки и Томоми Манако. Буквально на самых последних километрах в спор японцев неожиданно вмешался любимец испанских болельщиков — Эмилио Алсамора. Но до победы пилоту команды "Скот-сан Патриньяно" не хватило полутора десятых секунды.

А Харучика Аоки, проявив завидный характер, одержал седьмую в сезоне победу. Для сравнения заметим, что Саката в прошлом году выиграл лишь два гран-при. Вот что значит бороться до конца.

### ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ

Класс 125 см<sup>3</sup>. XIII этап. Барселона, Испания, 8 октября (22 кр., 103,994 км): 1. Х.Аоки (J) — 42.29,704; 2. Э.Алсамора (E), отставание — 0,158; 3. Т.Манако (J, все — "Хонда") — 0,718; 4. К.Саката (J, "Априлия") — 0,974; 5. Д.Раудис (D, "Хонда") — 9,361; 6. Ю.Като (J, "Ямаха") — 18,666. Итоговый результат: 1. Аоки — 224 очка; 2. Саката — 140; 3. Алсамора — 129; 4. А.Сайто (J, "Хонда") — 127; 5. Раудис — 124,5; 6. С.Перуджини (I, "Априлия") — 118.



## ПОБЕДИТЕЛЬ ПЕРЕХОДИТ К ПОБЕЖДЕННЫМ?

Едва ли не первое, что пожелал триумфатор ралли "Гонконг—Пекин" Кеннет Эрикссон после финиша — покинуть стан "Мицубиси". "Моя нынешняя команда, похоже, собирается на следующий год участвовать лишь в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате. Я не против, но однако же хочу стартовать и в первенстве мира. Возможно, "Субару" предоставит мне подобный шанс?"

Что и говорить, довольно неожиданное заявление. Впрочем, победителям принято прощать капризы. Эрикссон третий год боролся за победу в ралли, протяженностью почти 3700 км. Причем успех Кеннета в "Гонконг-Пекине" после двухлетнего перерыва вернул Азиатско-Тихоокеанский раллийный титул "Мицубиси". Вне зависимости от итогов шестого этапа серии — ралли "Тайланд" — пилот "Субару" Питер "Поссум" Бурн уже не сумеет удержать звание победителя "Эйша-Пасифик Чемпионшип". А это, заметим, может стать неплохим поводом для шефа "Субару-Продрайв" Дэвида Ричарда поразмыслить над предложением Эрикссона. Впрочем, с другой стороны, Кеннет рискует поменять шило на мыло. Ведь выступая за "Субару" Бурн практически не принимал участия в чемпионате мира.

### АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ ЧЕМПИОНАТ ПО РАЛЛИ

V этап. "Гонконг—Пекин", 12—18 октября: 1. К.Эрикссон/С.Пармандер (S) — 4.39,28; 2. А.Ватанен/Ф.Понс (SF/I, все — "Мицубиси-Лансер-EV3"), отставание — 0,36; 3. Р.Бернс/Р.Рейд (GB) — 3.14; 4. П.Бурн/Т.Сиркомб (NZ, все — "Субару-Импреза") — 5.10.

## БОРГУДД НАШЕЛ СВОЮ ВЕРШИНУ

Десять гран-при, две аварии и одно зачетное очко — таков скромный послужной список Слима Боргудда в чемпионате мира формулы 1. Неудивительно, что после двух сезонов мытарств в Ф1, швед решил подыскать себе более подходящее место. Слим выбрал Кубок Европы по кольцевым гонкам на грузовиках. И как выяснилось, не прогадал. Шведа приютила команда "Мерседес-Бенц", в последние годы считающаяся законодателем мод в "грузовом" кольце. И после непродолжительной учебы у более опытных товарищей — Стива Перриша, Жерара Кине — Боргудд представил перед зрителями в полном блеске.

Сомнений в победе Слима в категории "Супер Тракс" — то есть "сверхгрузовики" — не было уже по окончании первой половины сезона.

Любопытно, что гонщики, представляющие интересы "Мерседес-Бенца", как и в сезоне-94, оккупировали все три призовых места.

### КУБОК ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ

Итоговый результат: 1. С.Боргудд (S) — 443 очка; 2. С.Перриш (GB) — 366; 3. М.Ойструх (D, все — "Мерседес-Бенц-1839S") — 354; 4. Н.Кроэзе (МАН-18432FRT) — 287; 5-6. Л.Фор (оба — F, "Мерседес-Бенц-1839S"), Х.Луостаринен (SF, "Сису-RS340") — по 278.

# РОЖДЕННЫЙ В ЯРМАРОЧН



**А.МЕЛЬНИК**

История любит точность. Но к сожалению, установить истинную дату того или иного события порой бывает не так просто. Особенно, если оно произошло многие десятки лет назад. 28 ноября нынешнего года американцы отмечали столетие автоспорта на своем континенте. Однако поводов справлять именины у них, как выясняется, гораздо больше.

Новый владелец чикагской газеты "Таймс-Геральд" мистер Колсаат, настойчиво искал пути для увеличения тиража своего издания. Он побывал в Европе и там слышал о проведении некоего "Париж—Руан Конкур", прошедшего в 1894 году, в котором соревновались самодвижущиеся экипажи. Как удалось узнать Колсаату, это состязание организовал главный редактор фран-

цузского "Ле Пти Журналь". Кроме того, преуспевающий американский издаватель Джеймс Гордон-Беннет послал тогда на трассу Париж—Руан специального корреспондента. Почему бы не воспользоваться европейским опытом, но уже по эту сторону океана, решил владелец "Таймс-Геральд". И в июле 1895 года убедил своего главного редактора организовать подобные состязания в Америке.

Гонку приурочили к проведению в Чикаго промышленной выставки и назначили на 2 ноября. Идея получила неожиданно широкую поддержку — в редакцию пришло 89 заявок на участие. Увы, большинство энтузиастов идеи безлошадного транспорта просто не представляли себе всех трудностей, с которыми им предстояло столкнуться. И к назенненному сроку были готовы лишь двое — Фрэнк Дюрея и Оскар Мюллер. Правда, еще семеро клятвенно обещали выйти на старт, если гонку перенесут на четыре недели, на День Благодарения, 28 ноября.

Редакция старт перенести согласилась. Однако чтобы не разочаровывать публику, 2 ноября устроили так называемую "Выставочную гонку". Собственно говоря, это была вовсе не гонка, а самое настояще ралли. Ведь участникам предстояло преодолеть 148 километров дорог общего пользования от Чикаго до городка Вокеган и обратно на легковых машинах серийного производства. Причем существо-

вала и норма времени — не менее 13 часов, — в которую нужно было уложиться, и торжественный старт и финиш, и "спецучастки", и даже "зоны техобслуживания". Впрочем, все европейские гонки того времени проходили именно по таким правилам — с вычетом времени проезда по населенным пунктам.

Фрэнк Дюрея, который двумя годами раньше построил первый в США автомобиль собственной конструкции с бензиновым двигателем, был, если можно так сказать, фаворитом. Его машина, оснащенная одноцилиндровым, горизонтальным мотором рабочим объемом 1302 см<sup>3</sup> и "теоретической" мощностью 4 л.с., была все же быстрее единственного конкурента. Но уже в самом начале гонки Фрэнк и его брат Чарлз потеряли 48 минут, ремонтируя поврежденную приводную цепь, а почти нагнав Мюллера, столкнулись с фермерским фургоном и свалились в кювет.

Поэтому все пятьсот призовых долларов получил сын Иеронимуса Мюллера, владельца фабрички, на которой он слегка модифицировал закупаемые в Германии машины "Бенц-Виктория". Но "выставочная" считалась как бы "гонкой понарошку", своего рода тренировкой перед главным стартом. И лишь наиболее дотошные историки автоспорта вспоминают о "самом первом дне рождения". Чаще же приводят дату 28 ноября 1895 года.



Фрэнк Дюрея (за рычагами своего автомобиля) и Артур Уайт позируют после победы в гонке "Чикаго-Эванстон-Чикаго". Крайний справа — президент фирмы "Дюрея" Джордж Хьюонтт.



Старт в Джексон-Парке: №7 — "Де ла Вернь", №5 — "Дюрея", №25 — "Моррисон".



Ф. Дюрея на улицах Эванстона.

# САНУЮ ЗРЕЛИЩНУЮ ЕЗДУ



Даже нынешнему автомобилисту езда в День Благодарения 1895 года доставила бы массу хлопот. Снежная буря, бушевавшая в Чикаго два дня — 25 и 26 числа — оставила 10-15-сантиметровый слой снега на дорогах, разумеется, перемешанного с грязью и льдом. Холод и пронизывающий ветер довершили картину.

Тем не менее шесть отважных экипажей вышли на старт. Среди них были знакомые уже нам Дюрея и Мюллер, еще два представляли фирмы-импортеры немецких "бенцев", "Де ла Вернь" и "Мэйси", и два — на электрических экипажах марок "Моррисон" и "Моррис и Салом".

В 8:55 под приветственные крики внушительной толпы, собравшейся в чикагском Джексон-Парке, со старта первыми ушли Дюрея и его спутник, он же — официальный судья-наблюдатель Артур Уайт. "Бенц" от "Де ла Верни" двинулся за ними через две минуты, но не сумел добраться даже до места настоящего старта (начала "спецучастка") на Пятьдесят пятой улице. Превратившаяся в жидкое месиво дорога заставила экипаж отступить.

С приключениями добирались до старта Джерри О'Коннор с наблюдателем лейтенантом Самьюэлом Родманом. Проехав мимо Института искусств, водитель не удержал свой "Мэйси-Бенц" и врезался в задок случившегося там на свою беду шарбана. Машина перелетела через рельсы Пенсильванской же-

лезной дороги и врезалась в перевернутые сани, из которых только что выпал корреспондент "Таймс-Геральд".

О'Коннор все же сумел пересечь линию старта, но вскоре столкнулся с верховым и с погнутым рулевым управлением вынужден был сойти. В 9:01 устремился на дистанцию Харольд Стерджес на купленном им пять лет назад электромобиле конструкции Уильяма Моррисона, еще через минуту стартовал "Электробат" филадельфийской фирмы "Моррис и Салом", а в 10:06 — более чем с часовым опозданием — двинулся Оскар Мюллер.

Толпы людей окружали дорогу. Зрители футбольного матча в Линкольн-Парке покинули стадион, чтобы поглядеть на диковинное зрелище. Многочисленные полицейские энергично расчищали путь приближающимся экипажам. А стоило кому-нибудь из участников забуксововать на скользком подъеме, ему на помощь кидались добровольные помощники. Так участники гонки покинули Чикаго и отправились в городок Эванстон.

Возвращение было совсем не таким радостным. Тяжелая дорога — а пройти участникам предстояло 87,5 километров до Эванстона и обратно — кое-где раскисшая от снежной каши, кое-где превратившаяся в настоящую грязевую ванну, а местами обледенелая, задержала гонщиков. Несмотря на три остановки для дозаправки и ремонта, води-

тели и их спутники страшно замерзли и устали. Кое-кого даже пришлось оставить в придорожных трактирах. Оскар Мюллер потерял сознание, и последний час его машину вел судья — Чарлз Брейди Кинг. Одной рукой он управлял "Бенцем", а другой поддерживал несчастного водителя.

Кстати, этот самый Кинг — весьма примечательная личность в американской автомобильной истории. Вскоре именно с его подачи молодой инженер-электрик Генри Форд начнет строить собственную самодвижущуюся тележку. А через три дня после финиша гонки, 1 декабря, Чарлз Кинг станет одним из основателей первого в мире автоклуба, "Америкэн Мотор Лиг". Всего на 12 дней он опередит графа де Диона и Французский автоклуб.

Вернемся, однако, на улицы

Чикаго. Долгое ожидание на пронизывающем ветру сказались и на настроении встречающих. Большинство из них разошлись, а те, кто остались, разогретые виннымиарами — день все же праздничный — стали вести себя агрессивно. Толпа из двухсот молодых людей обстреляла снежками горстку полицейских, а когда те, отчаявшись справиться с хулиганами, решили вызвать подкрепление, выяснилось, что телефонная связь не работает. Из-за непогоды отказалось и освещение. Так что возвращались гонщики в Чикаго по темным пустынным улицам.

Лишь два экипажа добрались до финиша. Фрэнку Дюрею понадобилось для этого 10 часов 23 минуты (7:53 чистого времени). Почти через два часа, уже в полной темноте закончил состязания "Мюллер-Бенц". Правда, если принять во внимание опозда-



**Победитель гонки на приз журнала "Космополитэн" Ф. Дюрея.**



**Зрители помогают Харолду Стерджезу на улицах Чикаго.**



**Джонни О'Коннор, завоевавший полтысячи долларов за "самую зрелищную езду".**

ние на старт, Мюллер и Кинг уступили победителю совсем немного — 24 минуты.

Через неделю состоялось награждение. Две тысячи долларов из пятитысячного призового фонда, учрежденного редакцией "Таймс-Геральд", получили братья Дюрея, преодолевшие дистанцию со средней скоростью 10,72 км/ч. Полторы тысячи достались фабрике И. Мюллера. Еще по пятьсот получили О'Коннор и Стерджес, несмотря на то, что их машины вообще не закончили гонку. Но самое любопытное — главной наградой, золотой медалью "Таймс-Геральд", были удостоены Хенри Моррис и Педро Салом "за безопасность, легкость в управлении, отсутствие шума, вибрации, нагрева или запаха, а также аккуратность и общее превосходство конструкции и красоту" их "Электробата".

Последнее обстоятельство не могло не вызвать некоторого недоумения: если главную награду получил экипаж, вовсе не добравшийся до финиша, зачем было и огород городить? Провели бы техническую инспекцию, "конкурс красоты", да и дело к стороне! Словом, первая в Аме-

рике автогонка не вызвала особенного энтузиазма — ни публики, ни участников.

Правда, через полгода, 30 мая 1896 года (вскоре этот праздник, День поминования павших, станет самым знаменитым в Америке "автогоночным" днем — днем проведения "Инди-500"), опыт решили повторить. Журнал "Космополитэн" организовал состязания по маршруту Нью-Йорк — Эрвингтон-на-Гудзоне, длиной 96,54 километра. Гонка была приурочена к открытию фешенебельного загородного клуба и на нее были приглашены четыреста богатых и знатных гостей. В числе судей-наблюдателей числились такие знаменитости, как миллионер Джон Астор и президенты Нью-Йоркской центральной и Пенсильванской железных дорог.

Однако это обстоятельство не слишком сказалось на популярности соревнования. Вновь — всего шестеро участников, вновь — тот же победитель, Фрэнк Дюрея. И хотя дороги и погода в конце мая были не в пример лучше ноябрьских (о чем свидетельствует хотя бы результат — 7 часов 13 минут) до финиша сумел добраться один-

единственный экипаж. Короче говоря, европейская придумка, дорожные гонки, как-то не приживались за океаном.

Очевидно, было что-то в самой идее — определение лучшего по конструкции транспортного средства — глубоко чуждое американцам. Что из того, что "Электробат" Морриса и Салома был признан лучшим неким жюри — зрители-то его не видели! Недаром в гонке "Чикаго — Эванстон — Чикаго" трижды попадавший в аварию Джерри О'Коннор получил полтысячи долларов — огромная по тем временам сумма — при зрительских симпатиях за самую "веселую" езду. Зрелищность — вот чего не хватало "европейским" дорожным гонкам.

Самым же популярным зрелищем в конце прошлого — начале нынешнего века был в Северной Америке большой парк развлечений на острове Кони-Айленд в Нью-Йоркской гавани — любимое место отдыха рабочего люда громадного города. Он стал примером для множества подражаний — с прямого благословления властей штатов, стремившихся утолить жажду бедняков по крайней мере к зреющим. Так во многих городах Северо-Востока Соединенных Штатов стали открываться специальные выставки-ярмарки — нечто очень похожее на ВДНХ/ВВЦ. Так же, как на всесоюзной выставке, там были представлены всевозможные " достижения народного хозяйства" штата. И как на нынешней всемосковской биеннале, там все это можно было

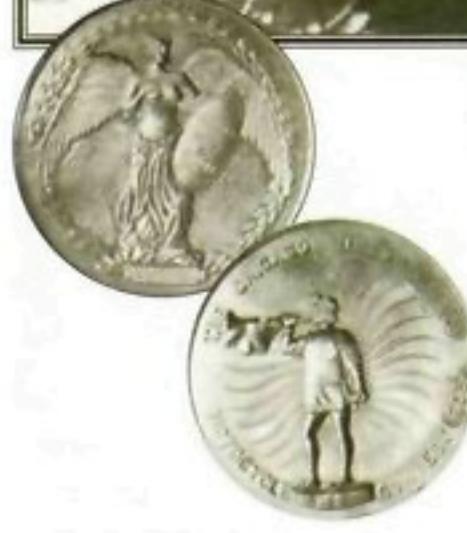
купить. При этом к услугам посетителей был широкий выбор развлечений: американские горки и чертова колесо, иллюзион и жареная кукуруза, гадалки и фотографы, женщины с бородой, слоны, силачи, боксеры... А в сентябре 1896 года в Наррагансетт-Парке городка Провиденс, где проходила "Выставка-ярмарка штата Род-Айленд", внимание публики было предложено нечто совсем новенькое — автомобильные гонки.

Организовано все было на этот раз иначе. Четыре дня на дорожках ипподрома в коротких, длиной всего в милю, заездах соревновались семь автомобилей. А 11 сентября, в заключительный день работы выставки, должны были пройти финальные старты.

Любопытный факт — пять из семи участников выступали на машинах марки "Дюрея", тех самых, что выиграли первые дорожные гонки в Америке. Впоследствии это стало отличительной чертой заокеанского автоспорта. Стоит какой-либо конструкции проявить себя лучше других, как большинство спортсменов тут же покупают точно такие же машины или, нисколько не смущаясь, копируют удачную модель. Достаточно вспомнить, с какой молниеносной быстротой сменили в 80-е годы шасси марки "Лола" занимавших до того монопольное положение "марчей" в гонках "индикаров". Или как победа Майкла Андретти в первой же гонке на "Рейнarde" весной прошлого года открыла этой английской фирме двери в Америку.



**"Электробат" Хенри Морриса и Педро Салома получил главный приз "Таймс-Геральд" — золотую медаль за совершенство конструкции.**



**11 сентября 1896 года финальный заезд на ипподроме в Наррагансетт-Парке наблюдали более 50 тысяч зрителей.**

Впрочем, сто лет назад Дюреэ не очень повезло. Выиграв почти все предварительные заезды, его машины уступили финальный электромобилю "Райкер", под управлением главы фирмы А. Райкера и С. Уиттинга.

Между прочим, отчеты об этой гонке в местной прессе, а также в только начавших выходить специализированных журналах "Безлошадный век" и "Мотоцикл (Автомобиль). Производители и продавцы", пестрели упреками в адрес организаторов. Из-за сильного дождя удалось провести только три из планировавшихся пяти финальных заездов. Гаражи находились слишком далеко от иннодрома и главных павильонов выставки, так что не все желающие смогли поглязеть на "рабочие мастерские", которые к тому же не очень подходили автомобилям и — самое главное! — не были снабжены соответствующими поясничными надписями. Владельцы скаковых лошадей жаловались на шум и вонь от самодельных экипажей, а автомобилисты — на непомерные стартовые взносы — 100 долларов — и туманность правил. Кроме того, еще даже не придумали слово, каким можно назвать сами машины — французское "отомобиль" впервые в Америке упомянуто было в том самом, 1896 году. С этой целью газета "Таймс-Геральд" даже провела специальный конкурс. И первый приз — 500 долларов — получило слово... "мотоцикл"!

И все же у нас есть серьезные основания считать именно 11 сентября 1896 года днем рождения мотоцикла. Но вот что важно — начиная с 11 сентября 1896 года, подавляющее большинство американских гонок проходило на специальных кольцевых трассах. В Европе первые состязания на замкнутой дистанции прошли только в 1902 году. Но "Сюркью

дения настоящего американского автоспорта. Ибо автогонки в Наррагансетт-Парке пользовались несомненным успехом — только финальные заезды наблюдали свыше 50 тысяч зрителей, грандиозная цифра! А значит, организация таких состязаний могла стать прибыльным бизнесом. Когда же речь заходит о бизнесе, американцам пальца в рот не клади. И с тех самых пор за океаном, как грибы после дождя, стали множиться автомобильные состязания.

Причем, словно обжегшись на "европейских" гонках, там стали проводить в основном короткие заезды — на милю, на пять, на десять, в крайнем случае. А вскоре и вовсе гонки перекочевали почти исключительно на треки.

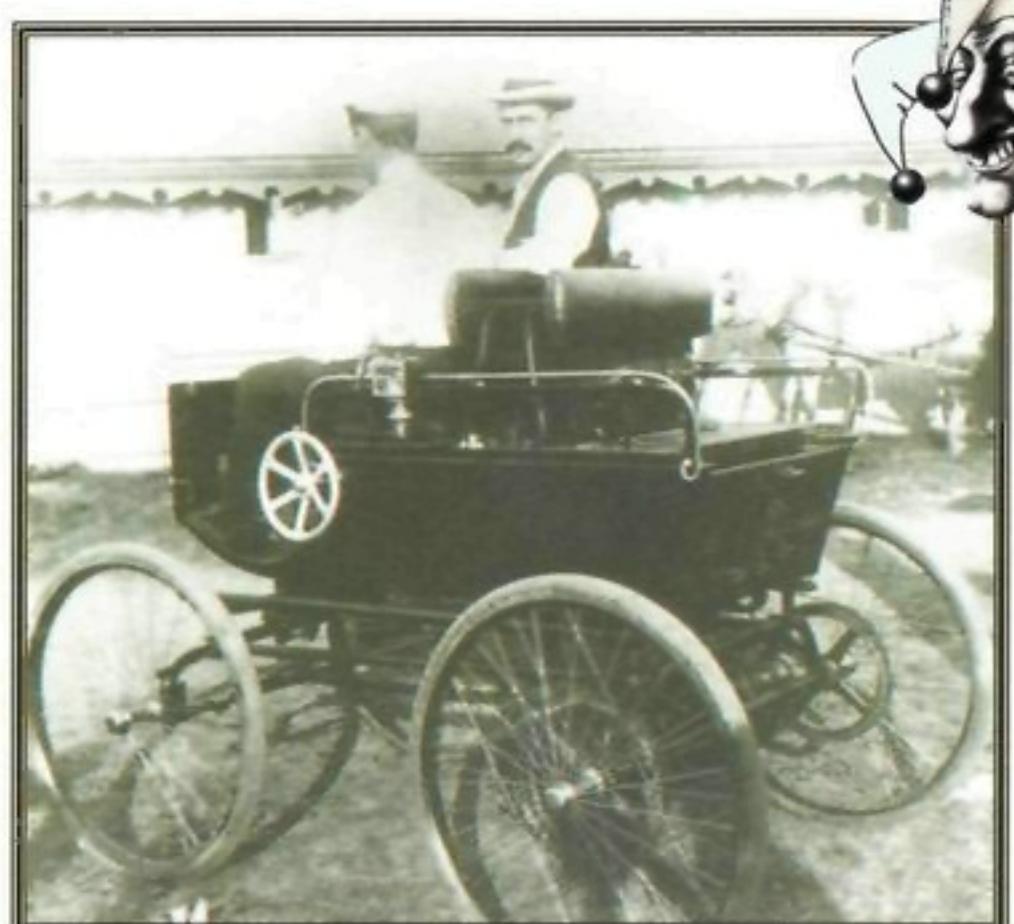
Сначала они были с земляным покрытием — обычные ипподромы, такие, как Брайтон Бич, Гросс Пойнт, Йонкерс, Пойнт Бриз, Моррис-Парк, Брэдфорд, Чикаго, Миннеаполис, Лос-Анджелес. Потом появились треки с деревянным (все нет смысла перечислять, их было более двух десятков), бетонным — "Твин Сити" — и асфальтовым — тот самый Наррагансетт-Парк — покрытием. Ну и, разумеется, "старая кирпичница" Индианаполиса.

Но вот что важно — начиная с 11 сентября 1896 года, подавляющее большинство американских гонок проходило на специальных кольцевых трассах. В Европе первые состязания на замкнутой дистанции прошли только в 1902 году. Но "Сюркью

ду Ардени", на котором они состоялись, был составлен из участков дорог общего пользования. Автомобилистам Старого Света понадобилась трагедия "Париж—Мадрида", чтобы понять — будущее автоспорта возможно только на специальных трассах.

Американцы же сообразили это значительно раньше. Но во все не оттого, что были умнее или прозорливей. Просто их подход к автоспорту коренным образом отличался от европейского: гонки должны быть, прежде всего, зрелищем. Конечно, время от времени здесь проводились и дорожные состязания, и даже ралли (совсем уж экзотическое понятие для американцев), строились специальные автодромы

"европейского" типа, устраивались этапы "европейского" опять же чемпионата мира формулы 1. Однако все эти состязания оставались как бы на втором плане. Ими интересовались немногие снобы, смаковавшие техническое совершенство "мерседес-бенцев", изощренность "лотосов", курьезы "Тиррела" или "Брэхэм". Для большинства же американцев автоспорт оставался и остался до сего времени поездкой на Кони-Айленд — простой и доступной, без выкрутасов. Где за свои деньги — совсем, кстати, небольшие — можно получить удовольствий по полной программе. И Боже вас упаси убеждать жителей Северной Америки в том, что они не правы! ■



**Победитель первой в мире кольцевой автогонки инженер-электрик А. Райкер и его электрический экипаж.**



**"Дюрея Мотор Вэгон Компани" впервые в США стала серийно производить автомобили. В 1896 году их было выпущено 13 штук.**



**Участники гонок в Наррагансетт-Парке готовятся к старту. Справа — "Моррис и Салом-Электробат", остальные автомобили — марки "Дюрея".**

**"Мерседес" создает уникальные двигатели.  
"Мобил" – уникальные моторные масла.**



Команда "Мак-Ларен", признанный лидер формулы 1, выбрала двигатель "Мерседес-Бенц" для своей машины, участвующей в Гран-при 1995 г.

"Мерседес" создал новый 10-цилиндровый V-образный двигатель мощностью более 650 л. с., позволяющий гоночной машине "Мак-Ларен-МР-4/10" развивать скорость свыше 320 км/час!

При таких сверхвысоких скоростях, предполагающих более 1 миллиона оборотов, важно надежно защитить двигатель. Используя моторное масло "Мобил-1 Ралли Формула", команда "Мак-Ларен" добилась 100% надежности каждого компонента двигателя "Мерседес". Практика показала, что масло "Мобил-1 Ралли Формула" способно выдержать пере-

грузки, в 8,5 тысяч раз превышающие силу земного притяжения!

Команда "Малборо-Мак-Ларен-Мерседес" верит в уникальные качества "Мобил-1 Ралли Формула", в моторное масло, которое Вы можете залить и в свой автомобиль!

Какую бы машину Вы не имели – время переходить на "Мобил-1 Ралли Формула". Для многих поколений автомобилистов планеты "Мобил-1 Ралли Формула" – символ долголетия и надежности автомобиля.



За дополнительной информацией обращайтесь в московский офис "Мобил Ойл" – Москва, Б. Дмитровка (бывшая Пушкинская улица), дом 10/2. Факс: (095) 921-57-90. (095) 921-62-59.

**Mobil 1**

**Самое надежное моторное масло в мире!**

# КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

## ФОРМУЛА 3

### Чемпионат Германии

Хоккенхайм, 22 апреля, I этап: 1. Н.Фонтана (RA); 2. Р.Шумахер (D, оба — "Даллара-F395-Опель"); 3. П.Коусайру (Р, "Даллара-F395-ФИАТ"); 4. А.Ворц (A, "Даллара-F395-Опель"); 5. В.Радермекер (B, "Даллара-F395-ФИАТ"); 6. П.Колони (I); 7. Р.Аугаш (P); 8. А.Майер; 9. К.Граф; 10. В.Хенцлер (все — D, "Даллара-F395-Опель"). 23 апреля, II этап: 1. Фонтана; 2. Шумахер; 3. Ворц; 4. Коусайру; 5. Колони; 6. Аугаш; 7. Граф; 8. Хенцлер; 9. М.Тицманн (D); 10. С.Дранн (NL, оба — "Даллара-F395-ФИАТ"). Берлин, АФУС, 6 мая, III этап: 1. Фонтана; 2. М.Анджелини (I, "Даллара-F395-Опель"); 3. Майер; 4. Аугаш; 5. Шумахер; 6. Коусайру; 7. О.Тихи (A, "Даллара-F395-Опель"); 8. Тицманн; 9. Т.Коронель (NL); 10. Р.Калашек (D, оба — "Даллара-F395-Опель"). 7 мая, IV этап: 1. Фонтана; 2. А.Анджелини; 3. Тихи; 4. Майер; 5. Ворц; 6. Шумахер; 7. Тицманн; 8. Колони; 9. Коусайру; 10. Калашек. "Норисринг", 24 июня, V этап: 1. Шумахер; 2. А.Анджелини; 3. Фонтана; 4. Коронель; 5. Тихи; 6. Майер; 7. Аугаш; 8. Я.Трулли (I, "Даллара-F395-Опель"); 9. Радермекер; 10. Граф. 25 июня, VI этап: 1. А.Анджелини; 2. Шумахер; 3. Коронель; 4. Фонтана; 5. Тицманн; 6. Ворц; 7. Коусайру; 8. Т.Бергмайстер (D); 10. Я.Сунд (DK, оба — "Даллара-F395-Опель"). Дилхольц, 22 июля, VII этап: 1. Шумахер; 2. А.Анджелини; 3. Фонтана; 4. Майер; 5. Тихи; 6. Калашек; 7. Коусайру; 8. Сунд; 9. Тицманн; 10. Й.Стуресон (D, "Даллара-F395-Опель"). 23 июля, VIII этап: 1. Шумахер; 2. А.Анджелини; 3. Фонтана; 4. Майер; 5. Тихи; 6. Трулли; 7. Коусайру; 8. Граф; 9. Коронель. 10. Сунд. "Норбургринг", 19 августа, IX этап: 1. Фонтана; 2. Шумахер; 3. Коронель; 4. Трулли; 5. Ф.Петер (A, "Даллара-F395-ФИАТ"); 6. Граф; 7. Ворц; 8. Коусайру; 9. К.Абт (CH, "Даллара-F395-Опель"); 10. Хенцлер. 20 августа, X этап: 1. Фонтана; 2. Трулли; 3. Шумахер; 4. Коронель; 5. Петер; 6. А.Анджелини; 7. Коусайру; 8. Ворц; 9. Граф; 10. Абт. Зинген, 16 сентября, XI этап: 1. Фонтана; 2. Коусайру; 3. Шумахер; 4. Аугаш; 5. Абт; 6. Граф; 7. Петер; 8. Трулли; 9. Майер; 10. Ф.Крамер (D, "Даллара-F395-Опель"). 17 сентября, XII этап: 1. Фонтана; 2. Коусайру; 3. Шумахер; 4. Трулли; 5. Абт; 6. Петер; 7. Ворц; 8. Бергмайстер; 9. А.Анджелини; 10. Сунд. Маньи-Кур, Франция, 7 октября, XIII этап: 1. Фонтана; 2. Ворц; 3. Коронель; 4. А.Анджелини; 5. Трулли; 6. Аугаш; 7. М.Вильсон (BR, "Даллара-F395-Опель"); 8. Майер; 9. Крамер; 10. Шумахер. 8 октября, XIV этап: 1. Фонтана; 2. Ворц; 3. А.Анджелини; 4. Коронель; 5. Вильсон; 6. Коусайру; 7. Майер; 8. Сунд; 9. Крамер; 10. Петер. Хоккенхайм, 14 октября, XV этап: 1. Трулли; 2. А.Анджелини; 3. Хенцлер; 4. Фонтана; 5. Петер; 6. Аугаш; 7. Тицманн; 8. Коронель; 9. Бергмайстер; 10. Граф. 15 октября, XVI этап: 1. Трулли; 2. Аугаш; 3. Петер; 4. Бергмайстер; 5. Сунд; 6. Дж.Уотт (DK, "Даллара-F395-Опель"); 7. Хенцлер; 8. М.Альбрехт (CH); 9. С.Видманн (D, оба — "Даллара-F395-Опель"); 10. Тицманн. Итоговый результат: 1. Фонтана — 256 очков; 2. Шумахер — 171; 3. А.Анджелини — 140; 4. Трулли — 95; 5. Коусайру — 85; 6. Ворц — 74; 7. Коронель — 73; 8. Аугаш — 61; 9. Майер — 60; 10. Петер — 47.

### Чемпионат Великобритании

Сильверстоун, 25 марта, I этап: 1. Р.Ферман (GB); 2. К.да Матта (BR, оба — "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 3. С.Арнольд ("Даллара-F395-Воксхолл"); 4. У.Хьюз ("Даллара-F395-Мицубиси"); 5. Дж.Дейвис (все — GB, "Даллара-F395-Тойота"); 6. Ж.Дюфур (F); 7. Г.Шаллеш (BR, оба — "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 8. Г.Родригес (ROU, "Даллара-F395-Мицубиси"); 9. О.Гавин (GB, "Даллара-F395-Воксхолл"); 10. Б.Канингем (USA, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"). 26 марта, II этап: 1. Ферман; 2. Арнольд; 3. Хьюз; 4. да Матта; 5. Дж.Мэттьюз (GB, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 6. Шаллеш; 7. Дюфур; 8. Канингем; 9. Гавин; 10. М.Хене (E, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"). Тракстон, 17 апреля, III этап: 1. Гавин; 2. Х.Каштру-Невеш (BR, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 3. Шаллеш; 4. Дюфур; 5. Хьюз; 6. Хене; 7. Канингем; 8. Г.Ваберохи (ZA); 9. К.Хорнер (GB, оба — "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 10. Дейвис. IV этап: 1. Гавин; 2. Ферман; 3. Мэттьюз; 4. Дюфур; 5. Арнольд; 6. Каштру-Невеш; 7. Хене; 8. Шаллеш; 9. Родригес; 10. М.Шо (GB, "Даллара-F395-ФИАТ"). Домингтон-Парк, 22–23 апреля, V этап: 1. Каштру-Невеш; 2. Хьюз; 3. Родригес; 4. Гавин; 5. Арнольд; 6. Дж.Спенс (GB, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 7. Дюфур; 8. Шо; 9. Мэттьюз; 10. Ж.Орион (B, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"). Сильверстоун, 29 мая, VI этап: 1. Дюфур; 2. Ферман; 3. Спенс; 4. Каштру-Невеш; 5. Хьюз; 6. Родригес; 7. Шаллеш; 8. Хене; 9. Орион; 10. Л.Гарсиа-М. (BR, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"). Сильверстоун, 14–15 июня, VII этап: 1. Шаллеш; 2. Дюфур; 3. Ферман; 4. Арнольд; 5. Каштру-Невеш; 7. А.Ворц (A, "Даллара-F395-Опель"); 8. Гавин; 9. Мэттьюз; 10. Хене. Домингтон-Парк, 29 июня, VIII этап: 1. Гавин; 2. Дюфур; 3. Хене; 4. Каштру-Невеш; 5. Шаллеш; 6. Хьюз; 7. Дейвис; 8. Ваберохи; 9. К.Моллекенс (B, "Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 10. Родригес. 30 июня, IX этап: 1. Ферман; 2. Дейвис ("Даллара-F395-Мулен/Хонда"); 3. Хьюз; 4. Каштру-Невеш; 5. Гавин; 6. Шаллеш; 7. Дюфур; 8. Спенс; 9. Хене; 10. Гарсиа-М. Оултон-Парк, 19 августа, X этап: 1. да Матта; 2. Шаллеш ("Даллара-F395-Тойота"); 3. Хьюз; 4. Каштру-Невеш; 5. Хене; 6. Дейвис; 7. Арнольд; 8. Хорнер ("Даллара-F395-Тойота"); 9. Ферман; 10. Шо. Брандс Хэтч, 26 августа, XI этап: 1. Ферман; 2. Каштру-Невеш; 3. да Матта; 4. Гавин; 5. Дейвис; 6. Дюфур; 7. Хене; 8. Моллекенс; 9. Шо; 10. Мэттьюз. 28 августа, XII этап: 1. Ферман; 2. Дейвис; 3. Гавин; 4. Каштру-Невеш; 5. Арнольд; 6. да Матта; 7. Дюфур; 8. Моллекенс; 9. Хене; 10. Шаллеш. Снеттертон, 9–10 сентября, XIII этап: 1. Гавин; 2. Каштру-Невеш; 3. Дюфур; 4. Гарсиа-М.; 5. Мэттьюз; 6. Шаллеш; 7. Арнольд; 8. Моллекенс; 9. Родригес; 10. Дейвис. Пимбри, 23 сентября, XIV этап: 1. Ферман; 2. Каштру-Невеш; 3. Хьюз; 4. Шаллеш; 5. да Матта; 6. Каштру-Невеш; 7. Ферман; 8. Гарсиа-М.; 9. Родригес; 10. Мэттьюз. 24 сентября, XV этап: 1. Гавин; 2. Дюфур; 3. Дейвис; 4. Хьюз; 5. да Матта; 6. Каштру-Невеш; 7. Ферман; 8. Шаллеш; 9. Моллекенс; 10. Хорнер. Сильверстоун, 7 октября, XVI этап: 1. Хьюз; 2. Каштру-Невеш; 3. Дейвис; 4. Мэттьюз; 5. Родригес; 6. Хене; 7. Канингем; 8. да Матта; 9. О.Мак-Оли (GB, "Даллара-F395-Мицубиси"); 10. Хорнер. 8 октября, XVII этап: 1. Гавин; 2. Мэттьюз; 3. Хьюз; 4. Дейвис; 5. Мак-Оли; 6. да Матта; 7. Родригес; 8. Моллекенс; 9. Арнольд; 10. Хорнер. Тракстон, 15 октября, XVIII этап: 1. Хьюз; 2. Дейвис; 3. Гавин; 4. Шаллеш; 5. Дюфур; 6. Каштру-Невеш; 7. Ферман; 8. Гарсиа-М.; 9. Родригес; 10. Мэттьюз. Итоговый результат: 1. Гавин — 184 очка; 2. Ферман — 176; 3. Каштру-Невеш — 169; 4. Хьюз — 158; 5. Дюфур — 141; 6. Дейвис — 107; 7. Шаллеш — 106; 8. да Матта — 81; 9. Арнольд — 72; 10. Мэттьюз — 60.

### Чемпионат IMSA

VIII этап. "Моспорт-500". Моспорт-Парк, Канада, 13 августа. "Уорлд Спорте Кар": 1. Дж.Уивер (GB, "RS-Mk3-Форд"); 2. Ф.Велес/М.Бальди/Э.Уоллас (EN/GB); 3. У.Тейлор (USA); 4. Дж.Моретти (I, все — "Феррари-333SP"); 5. Дж.Лейс (USA, "Кудзу-DL4-Шевроле"); 6. Р.Мандевилл/Х.Камфердам (USA, "Хок-MD3R-Мазда"); 7. Р.Бентли/Л.Лейн (CDN/USA, "RS-Mk3-Олдсмобил"); 8. Д.Тийс/Ф.Лайнхард (B/CH, "Феррари-333SP"); 9. К.Уагнер (USA, "Кудзу-DL4-Шевроле"); 10. Л.Миллер (USA, "Кудзу-DG2-Бьюик"). "Эксон Сиоприм GT": 1. Ч.Морган/Р.Морган (USA, "Олдсмобил-Катласс-Сиоприм"); 2. Дж.О'Коннелл/Э.Дибос (USA/PE, "Ниссан-300ZX"); 3. Р.Скрамм/С.Хейнер (USA, "Шевроле-Камаро"); 4. Д.Брасифилд (USA, "Олдсмобил-Катласс-Сиоприм"). IX этап. "Сейтель Тексас Уорлд Гран-при". Колледж Стейшн, США, 10 сентября. "Уорлд Спорте Кар": 1. Тейлор; 2. М.Альберто (I, "Феррари-333SP"); 3. Уоллас/Дж.Пол-М. (RS-Mk3-Форд); 4. Л.Сазерленд (USA, "Спэйс-Олдсмобил"); 5. К.Т.Нельсон/Д.Кларк (USA, "Спэйс-BDG02-Олдсмобил"); 6. Камфердам/Мандевилл; 7. Уагнер/Д.Крайслер/Дж.Макалузо (USA, "Кудзу-DG2-Бьюик"); 8. Т.Хабман (USA, "Тиг-Мазда"); 9. Бентли/Лейн; 10. Б.Лайтцигер/Уивер (USA, "RS-Mk3-Форд"). "Эксон Сиоприм GT": 1. Э.Хоэр (USA, "Олдсмобил-Катласс-Сиоприм"); 2. Брасифилд; 3. Морган/Морган; 4. К.Лемитер/А.Трад (USA, "Шевроле-Камаро"); 5. Хейнер/Скрамм; 6. Ф.Гроттис (USA); 7. О'Коннелл; 8. Дж.Уилсон/Т.Ямаширо/Б.Мак-Артур (USA, все — Олдсмобил-Катласс-Сиоприм); 9. М.Батт/Дж.Хилт (USA, "Шевроле-Камаро"); 10. Дибос/Т.Риттис (USA, "Форд-Мустанг"). X этап. Финикс, США, 30 сентября. "Уорлд Спорте Кар": 1. Велес; 2. Уивер; 3. Бальди; 4. Лайтцигер; 5. Моретти/Тейлор; 6. Бентли/Лейн; 7. Уагнер/Лейн; 8. Лайнхард/Тийс; 9. Кларк/Нельсон; 10. Камфердам/Мандевилл. "Эксон Сиоприм GT":

1. Хоэр; 2. Брасифилд; 3. Морган/Морган; 4. Дибос/О'Коннелл; 5. Дж.Магуайр (USA, "Шевроле-Камаро"); 6. О'Коннелл ("Ниссан-300ZX"); 7. Хейнер. XI этап. "Аксюм Гран-при до Марди Грас", Нью-Орлеан, США, 8 октября. "Уорлд Спорте Кар": 1. Уивер; 2. Лайтцигер; 3. Тейлор; 4. Велес; 5. Бальди; 6. Нельсон/Кларк; 7. Пейс/Хабман; 8. З.Эванс (USA, "Кудзу-DG2-Бьюик"); 9. Лейн/Бентли; 10. С.Дикенс (USA, "Спэйс-Олдсмобил"). Итоговый результат: 1. Велес — 262 очка; 2. Уивер — 260; 3. Бальди — 245; 4. Тейлор — 232; 5. Пейс — 231; 6. Лайтцигер — 188; 7-8. Мандевилл, Камфердам — по 147; 9. Миллер — 121; 10. Моретти — 118. Заводской зачет: 1. "Феррари" — 262; 2. "Форд" — 221; 3. "Олдсмобил" — 189; 4. "Мазда" — 166; 5. "Шевроле" — 128; 6. "Бьюик" — 117; 7. "Лексус" — 44; 8. БМВ — 39; 9. "Понтиак" — 26. "Эксон Сиоприм GT": 1. Хоэр; 2. О'Коннелл; 3. Ч.Морган; 4. Д.Остлерхолт (USA, "Олдсмобил-Катласс-Сиоприм"); 5. З.Пулло (USA, "Шевроле-Камаро"); 6. Т.Терри (USA, "Олдсмобил-Катласс-Сиоприм"); 7. Брасифилд; 8. Скрамм/Хейнер; 9. Дибос; 10. Гроттис. Итоговый результат: 1. Хоэр — 219; 2. Брасифилд — 193; 3. Ч.Морган — 172; 4. Р.Морган — 162; 5. О'Коннелл — 155; 6. Скрамм — 112; 7. Хейнер — 98; 8. Х.-Й.Штук (A) — 66; 9. С.Миллен (NZ) — 62; 10. Дибос — 49. Заводской зачет: 1. "Олдсмобил" — 266; 2. "Ниссан" — 186; 3. "Шевроле" — 184; 4. "Форд" — 130; 5. "Порше" — 110; 6. "Бугатти" — 29.

### Чемпионат России

II этап. "Витебское кольцо", Белоруссия, 23–24 сентября. Формула 1600: 1. В.Козаков; 2. А.Потехин; 3. А.Несторов (все — Москва); 4. С.Горшенин (Видное); 5. Ю.Гудзялюк (Белоруссия); 6. Е.Кожарский (Белоруссия). Формула 1300: 1. З.Линдгрен; 2. В.Шумилов (оба — Москва); 3. П.Васильев; 4. С.Верховодко (оба — Белоруссия); 5. М.Мельниченко (Воронеж); 6. В.Овсянкин (Белоруссия). Группа "Туризм-1300": 1. А.Феноменов; 2. А.Захаров (оба — Москва); 3. И.Рубинчик (Белоруссия); 4. Д.Андреев (Санкт-Петербург); 5. С.Наганов (Белоруссия); 6. Ю.Михайлов (Москва). Группа "Туризм-1600": 1. М.Тараканов (Санкт-Петербург); 2. Н.Ланкевич (Белоруссия); 3. А.Рыжов (Москва); 4. С.Хомич; 5. Г.Гусев (оба — Белоруссия); 6. А.Лысов (Санкт-Петербург). Группа "Супертуризм": 1. А.Потапов (Москва); 2. Б.Маслов (Тольятти); 3. И.Кане (Владимир); 4. Рыжов; 5. Н.Демидов (Нижний Новгород); 6. Наганов.

### РАЛЛИ

#### Чемпионат России

Итоговые результаты. Зачет 1600 (A8): 1. С.Потапов (Череповец) — 92 очка; 2. Г.Денисов — 84; 3. А.Кузнецов (оба — Москва) — 77; 4-5. А.Артеменко (Тольятти), Ю.Виноградов (Санкт-Петербург) — по 58; 6. А.Никоненко (Тольятти) — 48. Зачет 1300 (A7): 1. Т.Воробьев (Ярославль) — 95; 2. А.Головин (Вологда) — 69; 3. Д.Крылов (Санкт-Петербург) — 47; 4-5. А.Захаров, А.Рапопорт (оба — Москва) — по 34; 6. Д.Зорин (Сочи) — 19. Зачет "Волга (A10)": 1. А.Стоян — 41; 2. В.Еремин — 25; 3. С.Балаиров (все — Москва) — 23; 4. Ю.Маркин (Химки) — 22; 5. В.Питерюк (Москва) — 15; 6. А.Янсон (Санкт-Петербург) — 9. Зачет "Свободный (Н, А, В)": 1. А.Потапов — 131